

60 ANI
DELA INFUÎNȚAREA TRAMVAIULUI ÎN
TIMIȘOARA

MONOGRAFIE

1869–1929

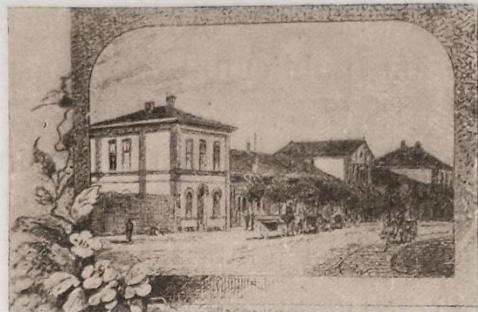
ÎNTOCMITĂ DE DIRECȚIUNEA TRAMVAIELOR COMUNALE,
TIMIȘOARA.



Izvoare.

La alcătuirea prezentei monografii s'au întrebuințat următoarele izvoare :

- a) Registrele vechi de contabilitate ale Tramvaiului și actele aflătoare în arhiva întreprinderii,
- b) Acte aflătoare în arhiva Municipiului Timișoara,
- c) Monitoarele Oficiale vechi ale Municipiului.



Fosta linie a tramvaiului cu cai
în fața gării din Iosefin.

Cuvânt înainte.

Comemorarea celui de al 50-lea an, dela înființarea Tramvaielor Comunale, a fost împiedicată în anul 1919 de haosul rezultat din răsboiul mondial de patru ani.

Sentimentul de recunoștință, cu care datorăm predecesorilor noștri, ne obligă să arătăm, în această lucrare comemorativă, toate rezultatele muncii lor, spre a servi de pildă atât nouă, cât și urmașilor noștri.

Cetatea Timișoarei, construită acum opt veacuri și fortificată în cursul timpului, ca fortăreață de apărare împotriva invaziunilor turcești, devenise, încă de pe vremuri, centrul economic și cultural al provinciei bănățene. Suprafața considerabilă din jurul vechii cetăți, suprafață care, în sensul prescripțiunilor militare, trebuia să rămână liberă de construcții, a creiat însemnate distanțe între cetatea propriu zisă și suburbiile întemeiate în afara de raza de operații a cetății. Aceste distanțe au ridicat atât de timpuriu problema necesității unui mijloc de comunicație și transport, care apoi s'a și desvoltat atât de rapid.

Inceputul s'a făcut în „secolul căilor ferate“ și era logic, ca avantajile căii ferate, de a asigura o rezistență de tracțiune redusă, să se exploateze și în interesul transportului în general din orașe. De fapt, roata cu cercuri de fer a vehicolelor de pe atunci, precum și pavajul defectuos al drumurilor, au fost elemente prea puțin prielnice transportului pe lângă încărcare relativ mare și pe lângă o iuțeală minimă ce trebuia să fie atinsă, pentru ca acest mijloc să se dovedească peste tot cu rost practic.

Sistemul, adoptat la înființarea tramvaiului cu cai, a rămas neschimbat până în ziua de azi, cu excepția forței de tracțiune, care la

Început a fost animală, mai apoi a devenit electrică. Cu acest sistem suntem în stare să asigurăm publicului un transport eftin, pe lângă o iuțeală comercială de 12—15 kilometri pe oră.

Partea preponderentă a transporturilor în comun se face azi pretutindeni după acest sistem. Imprejurări speciale au contribuit ca mai recent să se desvolte un alt sistem: transportul prin auto-omnibuse. Acest sistem s'a introdus parte în centrele orașelor mari, înghesuite cu diferite vehicole mici, parte pentru facilitarea transporturilor între periferiile orașelor și între comunele din împrejurimi. În primul caz fiindcă tramvaiul, cu calea lui ferată, caracterizată prin traseul său rigid, dacă ar lua o desvoltare în măsură nefirească și exagerată, ar forma o piedică pentru circulația automobilelor, iar în al doilea caz, fiindcă pe lângă circulația slabă la periferii, amortizarea unei căi ferate n'ar fi posibilă.

Desvoltarea circulației cu auto-omnibuse s'a facilitat prin perfecționarea motoarelor cu exploziune și mai ales prin perfecționările de construcție a drumurilor. De fapt, suprafața absolut netedă a acestora și pneumaticele de cauciuc sunt elementele noi pe cari se bazează avântul auto-omnibusului.

Urmașii noștri vor dispune de aceste două mijloace de transport și viitorul va arăta ce rol vor juca ambele alături.

Timișoara, Ianuarie 1929.

Ing. Dr. Cornel Miklósi,
directorul Tramvaielor Comunale.



Porțiune a liniei tramvaiului cu cai
între Fabrică și Cetate. — 1891.

I. Înființarea tramvaiului cu cai.

Avântul puternic al căilor ferate, pe la mijlocul veacului al 19-lea, care a contribuit — în general — la intensificarea vieții industriale și comerciale la orașe, a adus cu sine și la noi o nebănuită dezvoltare în spațiu a industriei și a comerțului. Dezvoltarea în continuare s-ar fi oprit însă, dacă nu s-ar fi găsit un mijloc de comunicație mai eftin, mai comod și mai eficace, care să înlesnească circulația între punctele îndepărtate ale orașului.



Piața Sf. Gheorghe în timpul tramvaiului cu cai.

Omnibusele, lansate în circulație pe alocurea, n'au putut satisface pe deplin necesitățile circulațiunei, fiindcă, pe de o parte locomoțiunea cu aceste vehicole, pe străzile de pe atunci, de obicei puțin carosabile, nu era prea plăcută, pe de altă parte rezistența de tracțiune ridicată a șoseelor precum și construcția dificilă a vehicolelor cu tracțiunea animală erau o piedică permanentă pentru a putea atinge o iuțeală mai mare și a potența capacitatea vehicolului.

Problema aceasta a fost rezolvită prin aplicarea șinelor de fer pe străzile orașelor, ca suprafață de rulare, folosindu-se la început tracțiunea animală.

Primul tramvai din lume s'a înființat în New-York, în anul 1852. Acestuia i-a urmat în anul 1854 tramvaiul din Paris, cel dintâi pe continentul nostru. În curând au început apoi și alte orașe mari și mai mici să înființeze tramvaie.

Bărbați fruntași din orașul nostru, înzestrați cu orizonturi largi, au recunoscut deja la început importanța acestui mijloc de comunicație. Stăruințelor acestora se atribuie faptul că tramvaiele cu tracțiune animală au luat ființă în orașul nostru încă în anul 1869, pe vremea când alte orașe însemnate, ca München, Frankfurt etc., nu se bucurau încă de acest mijloc de comunicație.

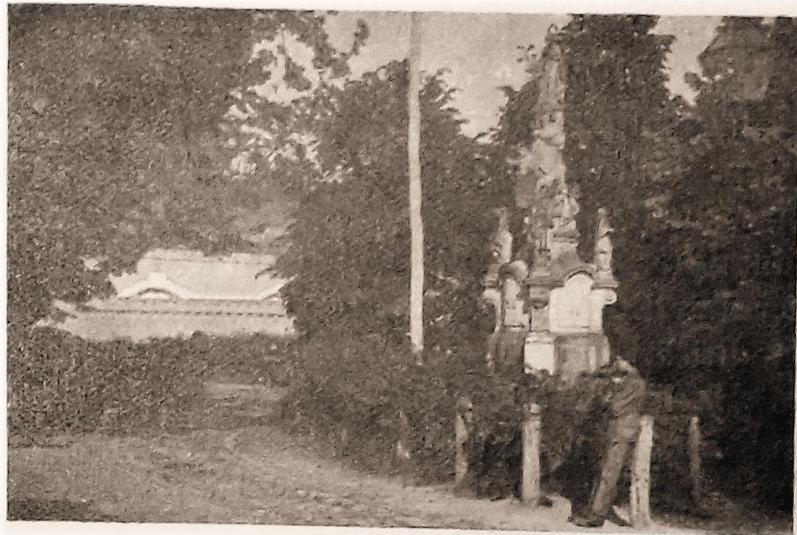
In 3 Noembrie 1867 s'au pus bazele societății pe acțiuni, pentru construirea unei linii ferate cu tracțiune animală, în scopul facilitării transportului de persoane și mărfuri, pe distanțele între suburbii Fabrică, Cetate și Iosefin, până la gara Căilor Ferate. Fondatorii acestei societăți erau: Carol Küttel, ca președinte, — primarul orașului în acel timp, — Maurițiu Sulyok, Carol Rieger, Arminiu Büttner, Eduard Gotthilf, Ioan Kralik, Antoniu Suchan, Lambert Tedeschi, Carol Augustin Förk și Arminiu Weiss, ca membri.

Societatea de mai sus a fost salutată cu frenesie în ședința municipală din 10 Decembrie 1867, acordându-i-se concesiunea cu No. 11.981 pentru lucrările premergătoare înființării tramvaiului cu cai asigurându-i-se în acelaș timp și tot sprijinul moral.

La data de 12 Februarie 1868 societatea prezintă cererea, însotită de planurile de construcție și statutele, pentru acordarea concesiunii de construire.

In ședința municipală din 20 Februarie 1868, cu hotărârea No. 1401, i s'a acordat societății de mai sus concesiunea de a construi pe teritoriul orașului Timișoara o linie de tramvai cu cai, pe o durată de 50 ani.

La data de 23 Februarie 1868, Consiliul Comunal înaintează Ministerului de Lucrări Publice și Comunicații reg. ung. planurile și statutele societății, spre aprobare.



Linia tramvaiului cu cai în Piața Balaș.

Concesiunea de a construi pe teritorul orașului Timișoara un tramvai cu cai a mai fost solicitată și de marii comercianți J. Krammer și A. Herzberg din Budapesta.

Aceștia au înaintat, în acest scop, trei cereri în același timp: una Municipiului Timișoara, alta Ministerului de Interne și o a treia Ministerului de Comunicații, oferind condiții mai avantajoase.



Fostul edificiu al direcției tramvaiului cu cai. Starea din 1928.

Adunarea municipală, luând în desbatere această chestiune, în ședința din 31 Martie 1868, a respins cererea pe motivul că, — deși susnumiții ofereau condiții mai favorabile, — concesiunea de a construi tramvaiul cu cai pe teritorul orașului s'a acordat deja societății alcătuite din cetăteni ai acestui oraș.

Oferta numiților comercianți a avut totuși rezultatul că, în urma avizului Ministerului de Comunicații, societatea timișoreană a trebuit să admită unele modificări în favoarea orașului, d. e. ca durata concesiunei să fie 40 de ani, în loc de 50 ani.

Ministerul de Comunicații reg. ung., cu No. 6530 din 15 Iunie 1868, a acordat cetătenilor Carol Küttel, Maurițiu Sulyok, Carol Rieger, Arminiu Büttner, Eduard Gotthilf, Ioan Kralik, Antoniu Suchan, Lambert Tedeschi, Carol Augustin Fölk și Arminiu Weiss, concesiunea de a construi și exploata pe teritoriul orașului Timișoara o linie de cale ferată, cu tracțiune animală, care linie leagă suburbile Fabrică—Cetate și Iosefin, până la gară și în acelaș timp și dreptul de prioritate, pentru înființarea liniilor ferate cu cai pe întregul teritoriu al orașului. Li s'a fixat însă condiția că, întrucât teritoriul ocupat de linia ferată cu cai construită deja, s'ar necesita pentru scopurile unei eventuale liniilor ferate cu tracțiune prin locomotivă cu aburi, concesionarii sunt obligați a ceda acest teritoriu în schimbul unei despăgubiri corăspunzătoare.

Planurile de construcție au fost aprobate de Ministerul de Comunicații cu No. 10.037 din 10 Septembrie 1868, iar statutele Societății cu No. 13.131 din 27 Noembrie 1868.

In baza actului de concesiune și pentru a se asigura drepturile orașului, acesta a încheiat la data de 11—13 Maiu 1869 un contract cu concesionarii, resp. „Societatea de tramvaie cu cai din Timișoara“, contract aprobat de către Ministerul de Interne cu No. 13.361 din 18 Iulie 1869. In sensul acestui contract, orașul a cedat Societății spre folosință terenul indicat în planurile aprobate, pe timp de 40 ani, cu condiția ca, după expirarea termenului de durată al concesiunei, toate construcțiile de pe teritorul comunal, vehicolele, halele de așteptare, etc., — cu excepția cailor, precum și a clădirilor ridicate pe terenurile societății — să treacă în mod gratuit, în stare bună și exploatabilă, în proprietatea orașului. In ceea ce privește terenul destinat pentru deschiderea străzii dealungul halei de bere „La Urs“, din suburbia Fabrică, pe care societatea a cumpărat-o cu suma de fl. 7500 — i se asigură orașului dreptul de a putea răscumpăra acest teren, cu aceeașă sumă.

Intre condițiile contractului se află și punctul, în baza căruia societatea este obligată a suporta 25% din cheltuelile de construcție și de întreținere a podurilor peste cari va trece linia ferată.



Fosta remiză și ferărie a tramvaiului cu cai. — Starea din 1928.

Pentru recunoașterea dreptului exclusiv de proprietate a orașului asupra terenului concesionat, societatea s'a obligat a plăti în cassieria communală, în fiecare an la 15 Iunie, câte un ducat ces. reg. în numerar.



Interiorul fostei remize a tramvaiului cu cai. — Starea din 1928.

Anchetarea administrativă a liniei ferate concesionate a avut loc încă la data de 29 Octombrie 1868, în care an s'a și început construcția ei. În luna Aprilie a anului 1869 conducerea lucrărilor de construcție a liniei a fost încredințată inginerului Enric Baader, care a devenit și directorul societății.

Mai întâi s'a executat linia din Cetate până la „Ospătăria Regina Engleză“ din Fabrică. Reambularea tehnică a acestei linii a avut loc, în prezența delegatului ministerului, în ziua de 8 Iulie 1869, în care zi linia s'a și predat circulației, societatea având la dispoziție următoarele mijloace de transport:

Personale:

- 1 Controlor,
- 6 Incasatori,
- 7 Vizitii,
- 3 Păzitori de linie.

Materiale:

- 5 vagoane de persoane,
- 12 perechi de cai,
- 3 perechi de cai de rezervă.

Incasarea, din transportul de persoane din prima zi a fost fl. 79·50; ar în doua zi: fl. 265·26.



Linia tramvaiului cu cai în fața „Porții Ardelene“.

II. Organizarea și forma de administrare.

In conformitate cu actul ministerial de concesionare, la data de 27 Septembrie 1868 s'au elaborat statutele societății pe acțiuni, statute cari au fost aprobată de către Ministerul de Interne reg. ung. la 27 Noembrie 1868, cu No. 13.131.

Societatea pe acțiuni a fost înregistrată la Tribunal sub denumirea „*Societatea de tramvai cu cale ferată din Timișoara*“ („Temesvári közúti vaspályatársaság“).

Intreprinderea a fost administrată de un consiliu de administrație, compus din 15 persoane și de un director conducător, a cărui cerc de activitate s'a fixat de către consiliul de administrație.

Consiliul de administrație a fost ales, de către adunarea generală, pe trei ani, și ținea în fiecare lună ședință. Atribuțiunile acestui consiliu erau: executarea hotărârilor adunării generale, rezolvarea chestiunilor, cari nu cădeau categoric în atribuțiunile adunării generale și supravegherea gestiunei societății.

Președintele și membri consiliului de administrație erau obligați a depune fiecare în cassiera societății câte 10 buc. acțiuni, pe durata funcțiunei lor.

In luna Martie a fiecărui an se ținea adunarea generală, prezidată de președintele consiliului de administrație sau de locțiitorul acestuia. Prima adunare generală ordinară s'a ținut la data de 20 Martie 1870.

Fiecare acționar avea dreptul de a lua parte la desbaterile adunării generale.

Chestiunile, cari cădeau în competența adunării generale, erau următoarele:

- a) raportul anual asupra gestiunii societății,
- b) alegerea censorilor pentru anul următor,
- c)probarea bilanțului anual,

- d) extinderea rețelei de cale ferată,
- e) modificarea statutelor,
- f) majorarea capitalului original, prin emiterea de obligațiuni cu prioritate sau de acțiuni noi,
- g) stabilirea cotei de amortizare a obligațiunilor cu prioritate și a acțiunilor,
- h) stabilirea dividendei,
- i) alegerea noului Consiliu de Administrație,
- j) a hotărîrî în privința exarendării sau înstrăinării liniilor ferate,
- l) a hotărîrî în privința disolvării societății.

Hotărârile specificate sub punctele d), e), f) și l) trebuiau însă supuse spre aprobare guvernului.

Chestiunile litigioase, ce s'ar fi ivit în sănul societății, erau aplaneate în termen de 30 zile de către o comisie de arbitri, fără drept de apel.

În baza actului de concesiune societatea urma să se dissolve în anul 1909, termenul de expirare a concesiunei.

Între timp însă, electrificându-se liniile, s'a acordat societății o nouă concesiune, eliberată de către Ministerul de Comerț reg. ung. No. 29.099 din 5 Iunie 1897, prin care s'a prelungit durata contractului societății până la 31 Decembrie 1959.

Potrivit acestui contract, la data de 21 Iulie 1897, societatea își elaborează statute noi, cari au fost aprobată de către Ministerul de Interne, de acord cu Ministerul de Finanțe, la data de 1 Decembrie 1897, cu No. 69.063/III.

Societatea în forma ei nouă a fost înregistrată la Tribunal cu denumirea : „*Tramvaiele Comunale electrice din Timișoara, societate pe acțiuni*“ („Temesvári Villamos Városi Vasut Részvénnytársaság“). Reprezentarea și administrarea ei s'a executat prin adunarea generală, direcțiunea și prin comisia de supraveghere.

Adunarea generală se convoca anual, între Ianuarie și Aprilie. În general atribuțiunile ei erau aceleași ca și la tramvaiul cu cai.

Direcțiunea era compusă din cel puțin 5 și cel mult 15 membri, aleși pe 3 ani de către adunarea generală, din rândurile acționarilor. Direcțiunea alegea din sănul ei pe durata funcționării: un președinte și un vicepreședinte. Hotărârile direcțiunei și conducerea nemijlocită a întreprinderii se executau prin directorul general.

Dreptul de supraveghere a gestiunei societății a fost exercitat de către comisia de supraveghere, compusă din cel mult 5 și cel puțin 3 membri ordinari și 1 membru supleant, aleși de către adunarea generală, din rândul acționarilor, pe o durată de 3 ani.

În 1 Ianuarie 1904, trecând tramvaiele în proprietatea orașului, cu întreaga avere activă și pasivă, pe baza bilanțului de încheiere din anul 1903, precum și cu profitul din 1903, se întocmește un proiect de regulament pentru administrarea în continuare a întreprinderii.

In conformitate cu acest regulament, — aprobat în ședința adunării municipale din 29 Decembrie 1904, cu No. 475/27.934 — întreprinderea tramvaielor, înregistrată la Tribunal cu denumirea „*Tramvaiele Comunale Timișoara*”, se administrează de către Consiliul Comunal ca o întreprindere de sine stătătoare, independent de alte bunuri comunale și în baza legilor comerciale.



Ing. Enric Baader, fost director al tramvaielor dela 1869 până la 1918. — Răp. 1928.

Pentru conducerea exploatarii se angajează un director deosebit; supravegherea și controlul le exercită, sub prezidiul primarului, o comisie compusă din 6 membri aleși de adunarea reprezentanței municipale, directorul întreprinderii, inginerulșef, consilierul economic și contabilulșef al municipiului.

De aci înainte întreprinderea își întocmește anual bugetul său, supus aprobării Consiliului Comunal și a Ministerului de Interne.

Incepând cu anul 1919, când s'a preluat imperiul de către statul român, până la aplicarea „Legei Pentru Unificarea Administrativă”, Tramvaiul electric a fost administrat de către Consiliul Comunal prin directorul întreprinderii. Consiliul Comunal și-a exercitat dreptul de

supraveghere și control prin comisia de supraveghere, numită de consiliu. Chestiunile mai importante trebuiau să fie aprobate de prefectul orașului și al județului.

Bugetul întreprinderii cu începere dela 1 Ianuarie 1922 este înglobat în bugetul orașului.

Incepând cu 1 Ianuarie 1924, gestiunea întreprinderii se conduce pe baza „Legei Asupra Contabilității Publice“, conducându-se în același timp și registrele de contabilitate prescrise de legea comercială.

Prin aplicarea „Legei Pentru Unificarea Administrativă“, dreptul de dispunere, în ce privește controlul administrației și conducerei Tramvaielor Comunale, aparține sferei de activitate a Delegației Permanente a municipiului.

Delegația Permanentă își exercită dreptul de control prin comisia de supraveghere, compusă din 20 membri cu vot deliberativ, aleși de Consiliul Comunal din sânul său, precum și din următorii membri cu vot consultativ: Secretarul general al municipiului, șeful serviciului finanțiar, medicul șef al orașului, medicul șef veterinar, primjurisconsultul municipiului și directorul întreprinderii, acest din urmă fiind totodată și referentul comisiei.

Președintele Comisiei este primarul municipiului.

Primul director al societății a fost Eduard Gotthilf, unul dintre membri fondatori. A stat însă puțin timp în această funcțiune. În luna Aprilie a anului 1869 se încredințează conducerea lucrărilor de construcție a liniei ferate în executare inginerului Enric Baader. Dând dovadă de o mare pricepere, deși încă Tânăr, de abia 22 ani, el este numit cu data de 1 Iulie 1869 director al societății. A condus întreprinderea timp de 50 ani, până la adânci bâtrânețe, trecând la pensie cu ziua de 1 Sept. 1918.

Dela 1 Septembrie 1918 întreprinderea a fost condusă de către inginerul Iosif Brieger, detașat dela serviciul tehnic comunal, până la 15 Aprilie 1920, când conducerea a fost încredințată actualului director, Ing. Dr. Cornel Miklósi.

III. Desvoltarea finanțiară.

Capitalul inițial al societății a fost de 200.000 florinți, valoare austriacă, reprezentat prin 2000 bucăți acțiuni, în valoarea nominală de 100 fl. acțiunea. Din aceste acțiuni fondatorii au semnat 1500 buc., iar



Acțiune a tramvaiului cu cai.

restul a fost lăsat subiecției publice. Acțiunile puteau fi transmise, societatea ne luând însă nici o garanție pentru autenticitatea girurilor și a andosamentelor.

Prima poziție de jurnal datează din 15 Iulie 1868 și se referă la incasarea sumei de 40.000 fl., ca rata I. de 20% a capitalului de acțiuni.

Amortizarea capitalului de acțiuni ar fi trebuit să se petreacă în curs de 40 ani, adică până la anul 1909, când ar fi expirat și durata concesiunei.

Conform planului de amortizare, în curs de 40 ani s-ar fi amortizat prin tragere la sorti 600 buc. acțiuni, în valoare nominală totală de 60.000 fl., iar restul de 1400 buc. acțiuni s-ar fi amortizat prin fondul de amortizare, care după 40 ani, pe lângă cota anuală de amortizare și pe lângă o dobândă de 5%, ar fi atins suma de 140.000 fl.

Cotele anuale de amortizare a clădirilor și a diferitelor instalații se fixau de către Consiliul de Administrație, cu aprobarea adunării generale.

Din profitul anual, rezultat conform bilanțului, s'a scăzut mai întâi dobândă de 5% a capitalului de acțiuni și sumele stabilite pentru amortizarea acțiunilor.

Restul ce a mai rămas s'a distribuit în felul următor: 15% Consiliului de administrație, 5% s'a vărsat în fondul de rezervă, iar restul de 80% s'a împărțit ca dividendă acționarilor, după acțiunile emise.

Capitalul inițial al societății a rămas nemodificat până la electrificarea liniilor.

Prin actul de concesiune din 1897 al Ministerului de Comerț reg. ung., referitor la electrificarea liniilor, capitalul nou de investiții, efectiv necesar la construirea liniilor ferate și la accesoriile exploatației electrice, s'a fixat în suma de fl. 1,120.000—. Pentru acoperirea unei părți din această sumă societatea a emis 5150 buc. obligații cu prioritate, în valoare nominală de 100 fl. (200 coroane) bucata, cu o dobândă de $4\frac{1}{2}\%$, cari s'au valorizat la un curs de 90% din valoarea nominală. În felul acesta prin obligațiunile emise s'a procurat partea de fl. 463.500 din capitalul nou, necesar efectiv la investiții.

Pentru acoperirea restului de capital, în suma de fl. 656.500 s'a ridicat capitalul de acțiuni al societății cu această sumă, emițându-se 6565 buc. acțiuni la purtător, în valoarea nominală de fl. 100 (200 cor.) acțiunea.

La data de 1 Ianuarie 1897, societatea avea în circulație 1754 buc. acțiuni. Acestea au fost preschimbate cu acțiuni egale cu cele emise cu ocaziunea electrificării.

În felul acesta capitalul fundamental al societății, acoperit prin acțiuni, a consistat din 8319 buc. acțiuni, fiecare în valoare nominală de 100 fl. (200 cor.), în total deci în valoare nominală de 831.900 fl. (1,662.800 coroane).

Amortizarea capitalului fundamental al societății, atât în ceeace privește acțiunile cât și obligațiunile cu prioritate, ar fi urmat să se efectuiască în cursul duratei concesiunii, adică până la 31 Decembrie 1959. Această amortizare s'a făcut în baza unui plan, prin tragere la sorti.

Adunarea generală avea dreptul a decide din caz în caz, ca acțiunile să se amortizeze și prin răscumpărare.

In baza noului contract, încheiat între comuna Timișoara și Societatea de tramvai, la data de 30 Noembrie 1896, cu ocaziunea electrificării, societatea a trebuit să verse comunei o anumită parte din venitul întreprinderii, în schimbul cedării terenurilor publice comunale pentru scopurile rețelei de cale ferată și a accesoriilor.

Cota ce revenea comunei s'a stabilit în felul următor:

1. În anii, în care venitul curat impozabil al societății a atins 6%, dar n'a trecut peste 10% din capitalul de investiție, cota era de 20% din venitul ce a trecut peste 6%.

În anii în care venitul curat impozabil al societății a întrecut 10% din capitalul de investiție, cota era de 20%, la partea de venit dela 6% până la 20% și 25% la partea de venit ce a întrecut 10% din capitalul de investire.

La data de 27 Aprilie 1902, comuna încheie un contract suplimentar cu societatea, cu privire la înființarea și întregirea unor linii cari erau cuprinse în contractul din 1896, fixându-se condiția, că societatea este obligată a suporta cheltuelile de construire a acestor linii noi din fondul pentru investiri noi sau din altă parte a averii, fără ridicarea capitalului de acțiuni și fără să se atingă fondul de rezervă.

Totodată s'a convenit, ca comuna să primească, cu începere dela 1 Ianuarie 1902, 1% din venitul brut al societății pe acțiuni, abrogându-se dispoziția din contractul încheiat în 1896, în privința participării comunei la venitul societății.

Terminându-se lucrările de construcție, în ce privește electrificarea liniilor, pe la începutul anului 1899, exploatarea electrică a început în ziua de 27 Iulie 1899. În baza decontării societății asupra cheltuelilor totale, ivite cu construirea tramvaiului electric — decontare aprobată de Ministerul de Comerț cu No. 18.624/1903, — aceste cheltueli s'au ridicat la suma de 2,107.000 coroane. Circulațiunea și rentabilitatea tramvaiului electric a luat un avânt, ce a întrecut ori și ce așteptări. Câtă vreme la tramvaiul cu cai, în anul 1898, veniturile după 874.900 pasageri au fost de 185.776 coroane, la tramvaiul electric, în anul de exploatare 1900, numărul pasagerilor s'a urcat la 2,397.492, iar veniturile din transport de persoane la 306.210 coroane.

În anul 1899 societatea a întocmit două conturi de pierdere și profit, unul pe timpul dela 1 Ianuarie până la 31 Iulie, pentru exploatarea cu cai, înregistrându-se un profit curat de 13.616·74 coroane și al doilea dela 1 August până la 31 Decembrie, pentru exploatarea electrică, cu un profit curat de 29.125·46 coroane.

Făcând o comparație între circulațiunea tramvaiului cu cai din ultimul an, 1898, și între al zecelea an de exploatare a tramvaiului

electric, constatăm că, față cu 874.900 pasageri și 185.776 coroane incassări, numărul pasagerilor s'a urcat la 5,813.350, iar incassările la 621.201 coroane. Urcarea incassărilor, exprimată în procente, face 234%.

Imbunătățirea circulației și urcarea veniturilor se atribue în mare parte și împrejurării, că în anul 1902 a fost mutată linia căilor ferate de stat Timișoara—Orșova, cu care până atunci se încrucișa linia tramvaielor.

Inlăturarea acestei piedici a circulației, creșterea circulației din an în an, bunăstarea rețelei de cale ferată și a întregei instalațiuni, precum și alte împrejurări cari în complex surâdeau pentru a asigura orașului Timișoara un avânt puternic, au fost tot atâtea elemente ponderoase. de cari animat, Consiliul Comunal a decis a cumpăra pentru comună tramvaiele electrice.

În urma tratativelor începute, comuna a încheiat cu societatea de tramvaie contractul referitor la cumpărare în ziua de 31 Decembrie 1903. În baza acestui contract orașul cumpără pentru suma de 2,571.150 coroane, tramvaiele electrice, cari au trecut cu întreaga avere activă și pasivă, precum și cu profitul din 1903, în proprietatea exclusivă a orașului Timișoara.

Nu mult după trecerea tramvaiului în proprietatea orașului s'a început întregirea și amplificarea rețelei de linie ferată. Mijloacele financiare pentru acoperirea cheltuelilor, în legătură cu aceste lucrări, le-a servit întreprinderea din venitele propri și nu s'a recurs la nici un împrumut, cu toate că trebuia să supoarte și anuitățile împrumutului de 2,571.150 coroane, împrumut ridicat cu ocazia cumpărării.

În anul 1909 orașul a ridicat un împrumut pe amortizare dela „Prima Casă de Păstrare“, în suma de 456.000 coroane, pe seama fondului azilului cetățenesc, pentru construirea palatului de închiriat din str. 3 August.

Având în vedere, că prin demolarea casei vechi a câștigat foarte mult și Tramvaiul, largindu-se deschizătura de stradă dinspre Piața Traian, fapt care asigură o mai bună circulație tramvaielor, din împrumutul de mai sus s'a decis a se suporta 50.000 coroane, de către Tramvaie, decisiune adusă de Cons. Com. cu No. 23.881/1909. În baza acestei decisiuni: Tramvaiele trebuiau să restitue fondului azilului cetățenesc această sumă în rate anuale, până la amortizarea împrumutului din chestiune, adică până la data de 1 Iunie 1959.

În ultimul timp întreprinderea noastră a luat o desvoltare îmbucurătoare. În fiecare an se fac investiri importante, fără a se recurge la alte mijloace financiare, decât la veniturile propri. În afară de aceste investiții întreprinderea mai contribue în fiecare an cu sume însemnate la cheltuelile de administrație ale Primăriei Municipiului.



Poarta „Petruvaradin“.

IV. Introducerea exploatarii electrice.

In baza contractului încheiat între comună și societate, în anul 1869, era construită o singură linie de o lungime de 6 Km., dela „Impăratul turcesc“ din Fabrică, prin Cetate, până la gara din Iosefin.

In anul 1892 o societate pe acțiuni, proiectată dintre unii locuitori ai suburbiei Elisabetin, cartier ce nu avea tramvai, a cerut concesiune pentru lucrările prealabile înființării unei linii de tramvai din Cetate prin Elisabetin, pentru exploatare cu motor de petrol sau aburi.

Consiliul Comunal, sesizat de această cerere, a invitat în primul rând societatea de tramvai să se declare, dacă vrea să facă uz de dreptul ei de prioritate, ce i s'a asigurat prin actul de concesiune din 1869. Societatea a declarat, că este dispusă să construiască linia nouă din cestiune și în legătură cu aceasta, prin prelungirea liniilor de deviație dintre Cetate și Iosefin, să accelereze în general circulațiunea, dacă contractul existent i se prelungește cu 15 ani.

Comisia, însărcinată de adunarea reprezentanței municipale cu studierea cestiunii, nu putea să propună nici acordarea de concesiune unei alte societăți pe un timp mai îndelungat și nici prelungirea contractului existent, deoarece, în cazul întâi, s'ar fi creiat concurență exploatarei tramvaiului cu cai, care urma ca peste 14 ani să treacă în proprietatea orașului, iar prin prelungirea concesiunei s'ar fi știrbit dreptul de liberă disponere a orașului asupra desvoltării rețelei de cale ferată și de altfel nemai corăspunzătoare. Astfel comisiunea a crezut că ar fi mai bine să se ajungă la o înțelegere cu societatea, referitor la construirea acestor linii, cari din punct de vedere al necesității circulației trebuiau neapărat să se construiască și anume: In afara de linia în suburbia Elisabetin,

se mai necesita construirea de linii în Fabrică, până la biserică românească și până la cimitirul rom. cat., precum și a mai multor linii lungi de deviație în Iosefin. Dar fiindcă societatea a insistat pentru o prelungire a contractului cu 18—25 ani, oferind în acelaș timp comunei dela data prelungirii (1906) 50% din venit, comisia a găsit această ofertă de inacceptabilă.

Consiliul Comunal n'a ținut de suficiente nici liniile noi, semnalate de comisie, intenționând chiar și sistemul exploatarei cu cai să-l înlocuiască și să-l amplifice. În aceste intenții a invitat societatea de tramvai, la începutul anului 1894, să facă o propunere în ce privește schimbarea sistemului de exploatare, prin utilizarea unei forțe mai moderne și anume prin întrebuițarea energiei electrice.

Ca urmare la această invitație, societatea de tramvai și-a înaintat memoriul său la data de 17 Septembrie 1894, arătând rezultatele experimentelor făcute cu diferitele forțe de tracțiune, din care reiese că nici exploatarea electrică nu asigură o circulație mai eftină decât cea cu cai. Cu toate acestea, referindu-se la opinia din 1893 a „Uniunii Internaționale a Tramvaielor“, că trecerea la exploatarea electrică nu este posibilă decât prin conductul aerian, societatea a procurat dela firma „Ganz și Comp.“ Budapesta un deviz, conform căruia instalațiunea electrică costă 370.000 fl.; prelungirea liniilor, dela gara Fabrică până la cimitirul catolic, mai departe până la Piața Sarmiseghetuza, apoi dela Piața Doja până în Elisabetin, precum și 15 macazuri noi costau 47.000 fl.; primenirea șinelor liniilor vechi costă 48.800 fl. Astfel luând în considerare că și acțiunile societății, în valoare de 217.140 fl. ar trebui preluate de întreprinderea nouă, respectiv ar trebui fructificate, capitalul de investire al tramvaiului electric cu conduct aerian s'ar ridica la suma de 682.940 fl., pentru a cărei amortizare — pe lângă o dobândă de 3·88% — s'ar necesita o prelungire a contractului cu 55 ani.

Reprezentanța municipală n'a găsit de acceptabilă această ofertă și, având în vedere că comisia delegată n'a opinat trecerea la exploatarea electrică, din ședința ținută în 31 Decembrie 1894, a invitat societatea să se declare asupra următoarelor chestiuni:

1. Cu ce condiții ar fi dispusă să construiască, fără prelungirea concesiunei, liniile de mai sus, precum și linia din Iosefin conducătoare nemijlocit la gară?
2. Eventual numai linia în suburbia Elisabetin.
3. Cu ce condiții ar fi dispusă să introducă pe una din aceste linii noi exploatarea electrică cu acumulatori?

Societatea a răspuns, că nu poate să introducă exploatarea cu acumulatori, din motivul că cu aceștia în toate părțile abia se fac

A

încercări, rezultând o exploatare scumpă și ineficace. Ar fi dispusă însă să construiască și să pună în circulație nouile linii din chestiune pentru exploatarea cu cai chiar și fără prelungirea concesiunei, la caz dacă comuna asigură societății 5% din capitalul de investire, iar după expirarea concesiunei va achita către societate capitalul încă neamortizat.

În urma unei noi invitări a reprezentanței municipale, ca societatea să facă propunere în ce privește prețul de cumpărare, pentru cazul de trecere a tramvaiului în proprietatea comunei, fără prelungirea concesiunei, aceasta declară din nou, că fără prelungirea concesiunei nu este în situația de a construi liniile noi și în acest caz nu poate să precizeze nici prețul de răscumpărare. Astfel își înaintează din nou oferta, în sensul căreia este dispusă a construi nouile linii și a le pune în circulație cu exploatarea cu cai, dacă i se prelungește contractul cu 14 ani.

Din tratativele de până acum Consiliul Comunal s'a convins că nici una dintre ofertele societății, privitoare la exploatarea cu cai, nu corespunde pretențiunilor publicului orașului și înainte de a face vre-o propunere reprezentanței municipale, revenind la antecedențele chestiunii, a întrebat din nou societatea, dacă nu ar fi posibilă transformarea exploatarei cu cai a tramvaiului în exploatare prin energie electrică. În scopul acesta, cu decisiunea No. 10.286/95 a invitat societatea de tramvai, ca, potrivit memoriului său din 17 Septembrie 1894, să facă o propunere detailată referitor la transformarea tramvaielor cu cai în tramvai electric, cu conducte aeriene, precum și referitor la punerea în circulație a acestuia, pe lângă prelungirea corăspunzătoare a concesiunei și cu eventuala amplificare a rețelei existente.

Societatea de tramvai, cu adresa din 16 August 1895, a răspuns că va înainta o asemenea propunere detailată, spre care scop a cerut să i se desemneze un loc potrivit pentru stabilimentul central.

Reprezentanța Municipală, aprobat procedeul Consiliului Comunal, a desemnat, în ședința sa din 26 August 1895, pentru scopurile stabilimentului central un teren, de 3200 stânjeni pătrați, situat lângă Begheiu, la gura râului Suboliasa.

Conform promisiunei sale, societatea își înaintează la data de 15 Noembrie 1895 oferta ajustată cu planurile necesare. În baza acesteia societatea s'a declarat dispusă a introduce exploatarea electrică pe liniile actuale ale tramvaiului, precum și a înființa linii noi, introducând pe toate liniile o circulație de 5 minute și o viteză de 14 km. pe oră. Societatea a cerut prelungirea contractului cu 50 ani, spre a se putea amortiza capitalul de investiții, care s'ar ridica considerabil prin faptul că și suprastructura liniilor existente trebuie schimbată cu una mai solidă.

Reprezentanța Municipală, cu hotărîrea adusă în ședința din 25 Noembrie 1895, a dispus ca înainte de toate comisiile economice ale suburbior să se declare asupra trasării liniilor, iar procesele verbale dresate să se prede comisiei mari de sub președinția primjurisconsultului orașului, spre a se studia atât traversarea liniilor, cât și oferta societății, prezentând apoi Consiliul Comunal proiectul de contract ce urmează a se încheia.

In cursul tratativelor următe între comisia constatătoare din 25 membri și Consiliul Comunal pe de o parte și între societatea de tramvai și reprezentantul „Societății Maghiare de Circulație cu Căi Ferate“ pe de altă parte, societatea care a luat asupra sa angajamentul de a executa operațiunea financiară, s'a ajuns de acord în ceeace privește condițiunile mai importante, iar primjurisconsultul a prezintat proiectul de contract, redactat în baza stipulațiunilor conforme cu dorințele comisiei mari, contract ce s'a tipărit și s'a distribuit între membri Reprezentanței Municipale.

Proiectul de contract, cu unele modificări propuse de Consiliul Comunal, s'a înaintat adunării extraordinare a Reprezentanței Municipale, din 17 Februarie 1896, când a fost și aprobat cu No. 2581/33.

Impotriva decisiunii de mai sus au înaintat apel Alexandru Sigmund și consorții, interesați în cauză, arătând, că Reprezentanța Municipală a sacrificat interesele comunei pentru interesele particulare ale câtorva proprietari de case, atunci când spre gara din Iosefin n'a fixat linia cea mai scurtă — prin Strada Bonnaz și „Uri“ — propusă de comisie, ci pe drumul cel mai lung.

Municipiul a înaintat atât contractul aprobat de Reprezentanța Municipală cât și apelul Ministerului de Interne.

Inainte de ce Ministerul de Interne ar fi decis asupra recursului și asupra contractului, Ministerul de Comerț a ordonat ținerea unei anchete locale, în vederea construirii liniilor proiectate, anchetă care s'a ținut la data de 11 Maiu 1896.

Cu ocazia acestei anchete atât delegatul Ministerului de Război cât și cel al Căilor Ferate de Stat au făcut dificultăți în ceeace privește trasarea liniilor. Cel dintâi prin aceea, că s'a manifestat împotriva trasării liniei prin Cetate prin Str. Eminescu, Piața Libertății și Strada Alba-Iulia, motivând că circulația tramvaielor pe aceste străzi ar împiedica trecerea trupelor și cerând a se menține traseul vechiu, iar al doilea cerând ca încrucișarea linii tramvaiului din Str. Doja cu linia Căilor Ferate de Stat — Buziaș să nu se facă la nivel, ci prin viaduct sau prin pasagiu suteran.

Ministerul de Comerț, ne găsind întemeiate aceste obiecțiuni, nu le-a luat în considerare. În schimb a luat în considerare apelul amintit, ordonând ca linia ce duce la gara din Iosefin să conducă prin Strada Bonnaz și „Uri“, ca fiind cea mai corăspunzătoare.

Ministerul de Interne, prin adresa cu No. 92.227 din 24 Octombrie 1896, a dispus modificarea contractului în sensul stipulațiunilor aduse cu ocazia reambulării administrative și în sensul avizului Ministerului de Comerț. Executându-se această modificare de către Consiliul Comunal, contractul definitiv s'a semnat de ambele părți la data de 30 Noembrie 1896 și tot în această zi s'a aprobat de către adunarea Reprezentanței Municipale cu No. 19.304/399, iar la data de 21 Ianuarie 1897 s'a ratificat și de către Ministerul de Interne, cu No. 115.200/III.

Se observă că terenul desemnat în anul 1895 pentru scopurile stabilimentului central nu s'a găsit de corăspunzător. Din această cauză s'a desemnat terenul comunal, pe care se află astăzi stabilimentul central, cu o suprafață de 4000 stânj. pâtr. Cu hotărîrea No. 19.304/399 s'a stabilit, că orașul cedează acest teren societății, fără nici o contravaloare, dar cu condiția ca societatea să cedeze concomitent deschizătura de stradă aflătoare dealungul halei de bere „La Urs“, pentru suma de 5500 fl., plătibilă, începând cu anul 1898, în curs de 5 ani, în rate anuale egale de câte 1.100 fl., fără dobândă, în loc de 7500 fl. cum s'a fost stabilit mai înainte.

Intrucât orașul nu ar uza de dreptul său de cumpărare, în acest caz societatea este obligată a plăti pentru terenul de 4000 stj. pâtr. suma de 2000 fl. Mai târziu, prin hotărîrea No. 2108/52 din 22 Februarie 1897, s'a decis că orașul cumpără deschizătura de stradă în modul arătat mai sus.

Pentru stabilirea condițiunilor de concesionare a liniilor tramvaiului, s'au ținut desbaterile la Ministerul de Comerț dela 1 Martie în continuare până la 1 Aprilie 1897. Ca rezultat numitul Minister a eliberat actul de concesiune cu No. 29.099, în ziua de 5 Iunie 1897.

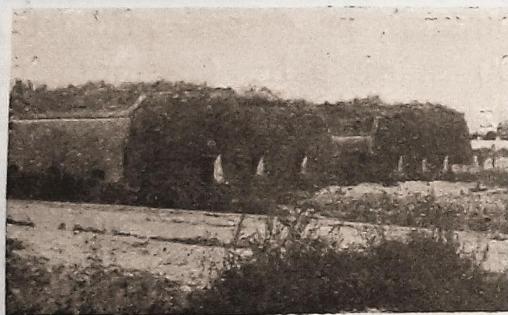
Punctele esențiale de bază ale actului de concesiune sunt acelea din contractul încheiat cu societatea asupra folosirei terenului comunal. În ceeace privește construcția tramvaiului electric s'au fixat condiții detaliate și precise. S'a stabilit mai departe capitalul de construcție și instalații, valoarea nominală și numărul obligațiunilor cu prioritate și al acțiunilor, precum și modul de administrare a tramvaiului.

În scopul construirii tramvaiului electric și a furnizării tuturor instalațiunilor necesare acestui tramvai, societatea de tramvai a încheiat cu antreprenorii: „Societatea unită de Electricitate“ din Budapesta—Viena și „Singer Felix & Comp.“, societate de electricitate din Berlin, un

contract în sensul căruia societățile de mai sus execută toate lucrările și furnizează toate instalațiunile cari erau fixate, în sarcina societății de tramvai, în actul de concesiune și în contractul încheiat între oraș și numita societate.

Conform dispozițiilor actului de concesiune direcțiunea tramvaiului trebuia să încanteze spre aprobare Ministerului de Comerț, prin Consiliul Comunal, toate planurile detailate de construcție, în câte trei exemplare.

După terminarea construcției tramvaiului electric, antreprenorii din cehiune au condus timp de un an de zile exploatarea, fiind obligați, conform contractului, a instrui personalul de mișcare, pe răspunderea lor.



Vedere parțială a fortificațiilor.

V.Trecerea Tramvaiului în proprietatea orașului.

În urma rezultatelor favorabile realizate de comună prin cumpărarea în anul 1893 a uzinei electrice, dela „Societatea Engleză de Iluminație“, precum și prin cumpărarea în anul 1903 a uzinei de gaz, dela „Societatea pe Acțiuni Austriacă pentru Iluminația cu gaz“, Consiliul Comunal s'a ocupat în mod intens cu cumpărarea tramvaielor electrice, pentru a astfel să poată dispune în mod absolut liber asupra acestui mijloc important de transport, întocmai cum dispunea asupra problemei iluminatului.

E de observat, că în anii 1895 și 1896, pe timpul tratativelor pentru electrificarea tramvaiului cu cai, comuna a renunțat la ideea cumpărării tramvaiului, pe de o parte fiindcă nu credea ca circulațiunea să ia un astfel de avânt, ca să se asigure o rentabilitate, mai cu seamă în primii ani.

Motivele principale care au determinat comuna să înceapă tratativele pentru cumpărarea tramvaiului au fost următoarele :

1. Mutarea liniei ferate Timișoara—Orșova, cu care se încruțiase linia tramvaiului, de pe teritoriul interior al orașului, pe câmpul de instrucție militară, a contribuit, ca circulațiunea, atât de dificilă până aci, prin desele închideri ale barierelor Căii Ferate de Stat, să ia un avânt neașteptat astfel că venitele tramvaiului în primele 8 luni s'au ridicat cu 8% față de trecut.

Considerând, că cheltuelile de mutare a acestei linii au fost suportate de comună, iar avantajile materiale au revenit tramvaiului; și mai având în vedere, că și executarea lărgirii străzii „3 August“ era proiectată pe spesele comunei, urmând a se bucura de foloasele ei tot tramvaiul, era interesul comunei să-și achiziționeze tramvaiul, ca astfel să se bucure singură de foloasele investirilor făcute.

2. Un alt motiv a fost împrejurarea, că în orașele din apus s'a născut năzuința generală de a se lua în administrație proprie acele ramuri

de comerț, cari ating nemijlocit interesele sociale și economice ale orașelor și ale publicului, ca astfel pe de o parte să excludă tendința exagerată de câștig a antreprenorilor particulari în sarcina publicului, pe de altă parte pentru ca prin venitele, ce urmau să realizeze, să se micșoreze impozitele necesare la acoperirea cheltuielilor de administrație.

3. Din punct de vedere finanțier cumpărarea tramvaiului se prezenta favorabilă pentru oraș. Anume, se stabilise, că venitul curat al tramvaiului nu numai că este suficient pentru acoperirea anuității de 128.083 coroane, a împrumutului proiectat pentru cumpărare, dar mai rămâne și venit.

4. Cumpărarea tramvaiului se prezenta favorabilă pentru comună și în urma împrejurării, că, prin cumpărarea uzinei electrice, aceste două întreprinderi se puteau aduce cu rentabilitate în conexiune din punct de vedere tehnic și economic.

Bazată pe aceste motive, comuna a găsit, că este în interesul său a începe tratativele pentru achiziționarea tuturor acțiunilor tramvaiului, aflătoare pe piață, ca astfel să-și asigure dreptul de dispunere asupra tramvaiului.

Cunoscându-se faptul că mai mult decât 4/5 din cele 5870 buc. acțiuni sunt în proprietatea „Societății Maghiare pe Acțiuni de Circulațiune a Căilor Ferate“, comuna a început tratativele cu această societate pentru cumpărarea acestor acțiuni. Rezultatul tratativelor a fost că numita societate a consimțit să vînde orașului cele 4825 buc. acțiuni aflătoare în proprietatea sa, cu prețul de 265 coroane de fiecare acțiune; în ceeace privește cele 984 buc. bonuri, ce înlocuiau acțiunile trase la sorti, asemenea aflătoare în posesia acestei societăți, s'a convenit ca acestea să treacă în mod gratuit în proprietatea orașului.

Propunerea Consiliului Comunal referitoare la cumpărarea tramvaiului s'a desbătut în ședința Reprezentanței Municipale, ținută la data de 31 August 1903, când cu decisiunea No. 338/18.828 s'a aprobat cumpărarea acțiunilor de mai sus, hotărându-se în acelaș timp să se invite posesorii restului de acțiuni să și-le vândă până la finea anului, cu acelaș curs.

Totodată s'a însărcinat Consiliul Comunal să înceapă tratative cu instituțiile financiare pentru încheierea unui împrumut în suma de cca 2,600.000 coroane, necesar atât la cumpărarea acțiunilor, cât și la răscumpărarea celor 5.097 buc. obligații cu prioritate, în valoare nominală totală de 1,019.400 coroane.

In baza deciziei de mai sus, Consiliul Comunal a cerut oferte de la cinci instituții financiare. Din ofertele înaintate, cea mai avantajoasă

fiind aceea a băncii „Magyar Jelzálog Hitelbank” — Budapesta, Reprezentanța Municipală a decis în ședința din 28 Septembrie 1903, cu No. 367/20.407, ridicarea împrumutului dela numita bancă, în sumă totală nominală de 2,654.587 coroane. Imprumutul s'a încheiat pe 50 ani, având a se plăti ratele de amortizare semestrial, în mod anticipativ, pe lângă o anuitate de 4.825%, astfel ca amortizarea complectă să se termine în anul 1953.

Ministerul de Interne aprobată decisiunea Reprezentanței Municipale cu No. 10.175.II-b/903, — atât în ce privește cumpărarea cât și împrumutul, Consiliul Comunal a procedat la executarea acestei decisiuni.

In anul 1903 a răscumpărat în total 5675 buc. acțiuni, din cari 4825 dela „Societatea Maghiară de Circulație a Căilor Ferate” și 5043 buc. obligațiuni cu prioritate. Din aceste din urmă 4967 buc. dela „Pesti Magyar Kereskedelmi Bank”. Au mai rămas astfel în mâini străine numai 95 buc. acțiuni și 54 buc. obligațiuni cu prioritate, întrucât 100 buc. acțiuni erau de mai nainte în posesiunea comunei.

Comuna intenționa să ia în proprietate tramvaiul încă la sfârșitul lunei Decembrie 1903, și, fiindcă până la această dată nu a reușit să câștige toate acțiunile, ca în felul acesta să devie singurul stăpân, adunarea Reprezentanței Municipale a însărcinat Consiliul Comunal, în ședința sa din 28 Decembrie 1903, să încheie, până la data de 30 Decembrie a aceluia an, un contract de vânzare și cumpărare cu direcțiunea tramvaiului, pentru ca astfel comuna să poată intra în dreptul de proprietate a tramvaiului încă la sfârșitul aceluia an.

Contractul s'a încheiat la data de 31 Decembrie 1903. În baza acestuia comuna a cumpărat întreaga avere mobilă și imobilă a tramvaiului, împreună cu profitul din 1903, cu suma de 2,571.150 coroane.

Achitarea prețului de cumpărare s'a făcut astfel că comuna a răscumpărat acțiunile și obligațiunile de pe piață ale societății de tramvai, predându-le acesteia.

Adunarea Reprezentanței Municipale a aprobat acest contract în ședința din 28 Martie 1904, cu decisia No. 140/6580.

Până la aprobată ministerială a contractului, tramvaiul a fost administrat tot de vechea direcție, dar dela 1 Ianuarie 1904 în contul orașului.

La data de 8 August 1904, Ministerul de Interne, de acord cu Ministerul de Comerț, cu ordinul No. 75.235/II-b a aprobat contractul încheiat cu tramvaiul.

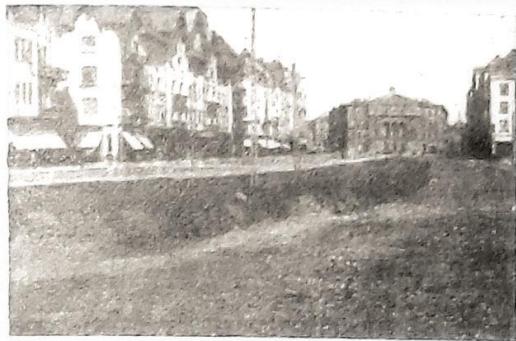
In acelaș timp Ministerul de Comerț a transcris vechea concesiune (No. 29.099/1897) pe numele Municipiului cu decisia No. 56.964/III. din 24 August 1904. Comuna în ziua de 26 Noembrie 1904, printr'o

comisiune, a și preluat tramvaiul electric, cu toată averea lui activă și pasivă, conform bilanțului de încheiere pe anul 1903 și împreună cu profitul anului 1903.

Raportul comisiei, însărcinată cu luarea în primire a tramvaiului, a fost luat la cunoștință de către adunarea Reprezentanței Municipale, în ziua de 28 Noembrie 1904. Cu această ocazie adunarea și-a exprimat mulțumirea și recunoștința în numele orașului față de Dr. Carol Telbisz, primarul municipiului și Enric Baader, directorul tramvaielor, pentru activitatea lor desinteresată depusă pentru cumpărarea tramvaiului.



Edificiul Primăriei. — 1928.



Bulevardul Reg. Ferdinand în cursul refacerii din 1923,

VI. Desvoltarea rețelei.

Prin actul No. 6530 din 15 Iulie 1868, Ministerul Lucrărilor Publice și de Comunicații reg. ung. a acordat „Societății de Tramvai“ concesiunea de a construi și exploata linia ferată, pentru tracțiune cu cai, care leagă suburbiile Fabrică, Cetate, Iosefin și Gara din Iosefin, asigurându-i totodată și dreptul de prioritate în ce privește construirea și exploatarea liniilor ferate cu tracțiune animală, cari ar urma să se mai înființeze pe teritoriul orașului Timișoara.

Planurile-proiecte, ca: planul general de situație, profilurile longitudinale și profilul transversal, s-au aprobat de către Ministerul de Lucrări Publice și Comunicații, în 10 Septembrie 1868 cu No. 10.037.

In 7 Septembrie 1868 societatea a încheiat cu Direcțiunea de Geniu Ces. Reg., ca reprezentantă a Erarului Militar, un contract prin care s'au stabilit condițiunile în cari s'a admis construirea și exploatarea liniei ferate în raionul fortificațiilor. Conform acestui contract societatea era obligată, ca în acele locuri unde, — în interesul construcției liniei ferate, — a spart zidurile de fortificație, să ridice porți cu două aripi, spre a se putea închide deschizăturile formate. Pentru cazul unui eventual război s'a stabilit, ca societatea să îndepărteze, la avizul comandamentului militar, în timpul cel mai scurt posibil, toate podurile liniei ferate, construite deasupra șanțurilor de împrejmuire a fortificațiilor, și să mai refacă zidurile fortificațiilor, strătăiate pentru trecerea liniei ferate, astfel ca cetatea să revină la starea, în care era înainte de construirea liniei.

In 29 Octombrie 1868 a avut loc reambularea administrativă a liniei proiectate. In baza acestei reambulări s'a fixat următorul traseu: Gara din Iosefin — Str. „Karpfen“ astăzi „Bolintineanu“ — Podul de peste Begheiu, numit astăzi „Podul Eroilor dela Tisa“ — Str. „Wilder Mann“ și „Trompeter“ astăzi „Iancu Văcărescu“ — Str. „Petruvaradin“, astăzi „Vasile Stroescu“ și „Bulevardul Carol“, — Podul de peste

Beghei, astăzi „Podul Traian“ — încrucișarea cu linia ferată Timișoara—Baziaș — intră în raionul fortificațiilor, trece în Cetate, printr'o deschizătură făcută în zidurile fortificațiilor lângă poarta „Petruvaradin“ — trece pe lângă locul de promenadă în fața „Castelului Huniade“ — intră în Str. Tunarilor de astăzi — Piața Sft. Gheorghe de astăzi — Str. „Președintelui“, astăzi, Merczy — Piața Unirii de azi. Din Piața Sft. Gheorghe linia se conduce, prin un macaz, așezat dealungul bisericei seminarului (unde se află astăzi „Casa Bănățeană“), înapoi în Str. Tunarilor, continuă până la Piața „Comitatului“, (astăzi Piața Balaș) —iese din Cetate printr'o deschizătură de lângă „Poarta Ardeleană“, luând direcția, peste raionul de fortificații, către Fabrică, prin strada ce trecea atunci pe lângă locul unde se află astăzi Banca Națională; în continuare peste locul unde se află azi Palatul Poștei și pe lângă locul unde se află astăzi liceul de fete „Carmen Sylva“; mai departe prin „Parcul Eminescu“ de azi, — trece podul pentru transportul de lemn, apoi podul peste canalul de plute, continuându-se prin Str. 3 August de astăzi, până la ospătăria „Regina Engleză“ de unde, prin deviațiune la dreapta, străbate livada „Seiler“ (Piața Coronini de astăzi), trece prin casa No. 15, cumpărată de societate, (în acest loc se află astăzi strada îngustă de lângă U. E. C.), încrucișează strada principală, trece peste podul de lângă moara „Hammer“, continuându-se pe Str. Ioan Maiorescu de azi până la „Impăratul Turcesc“, de unde trece mai departe pe lângă malul Begheiului, (Str. Șaguna de azi) până la podul, lângă care se află atuncia biserică ortodoxă română.

Tot cu ocazia acestei reambulări, s'a decis ca pe locul unde linia trece prin casa No. 15, să se aplice un macaz care să facă posibilă ramificarea liniei spre dreapta, în Strada Buziașului de astăzi, și spre stânga, prin strada principală, către Piața Traian de azi până la locul, unde se află astăzi podul Dacilor.

Încă în anul 1868 au început lucrările de construcție a liniei. Până în luna Iulie a anului următor s'a terminat porțiunea de linie dela Piața Sft. Gheorghe, până la ospătăria „Regina Engleză“ din Fabrică, în lungime de 1000 stânjeni, (1896 m.). Reambularea tehnică a acesteia s'a făcut la data de 8 Iulie 1869, când s'a deschis și circulația pe această linie, cu o deviațiune înaintea intrării ei în raionul fortificațiilor.

Până în luna Octombrie 1869 s'a terminat și restul liniei până la „Impăratul Turcesc“ din Fabrică și până la ospătăria „La Omul Sălbatic“ din Iosefin. Reambularea tehnică a acestora a avut loc în 25 Octombrie 1869, când s'au predat circulației. Lungimea liniei s'a întins astfel la 4000 stânjeni (7584 m.), având în total șapte linii de deviațiune. Continuarea liniei, dela „Omul Sălbatic“ până la gara din Iosefin, s'a putut termina abia în anul 1871, după ce podul vechi de peste Beghei



Linia ferată a tramviaului cu cai.

s'a înlocuit cu unul nou de fer; la cheltuelile de construcție a acestui pod societatea a contribuit cu 25% fiind obligată conform contractului. Reambularea tehnică a acestei porțiuni de linie a avut loc la data de 29 Septembrie 1871, când linia s'a și pus în circulație.

Continuarea liniei dela „Impăratul Turcesc“ până la biserică română din Fabrică nu s'a mai executat, deși comuna a urgentat în repetite rânduri construirea ei. Motivul pentru care societatea amâna construirea acestei linii era faptul că nu i se părea rentabilă.

Societatea nu a executat nici porțiunea de linie dela Piața Sft. Gheorghe până la Piața Unirei.

In toamna anului 1873, societatea a obținut din partea comunei aprobarea în principiu pentru construirea liniilor dela casa „La Urs“ până la podul Suboliasa (Calea Buziașului) și dela casa „La Urs“ până la canalul de transportat lemne (Podul Dacilor), dar a renunțat la executarea lor în urma crizei financiare ce s'a ivit între timp. De altfel mai mulți cetăteni din Fabrică au înaintat protest împotriva înființării acestor linii, pe motivul, că circulația ar fi grav împiedicată, fiind străzile strâmte și podurile necorăspunzătoare.

Alte linii, până la electrificare, nu sau mai construit.

In baza contractului din 1896 și a actului de concesiune din 1897, societatea a obținut concesiunea de a transforma liniile sale existente pentru exploatarea electrică și a mai construi următoarele linii ferate electrice noi:

1. In Cetate: Din Piața Balaș, prin Strada Eminescu, Piața Sft. Gheorghe, Str. Avram Iancu, Piața Libertății și Str. Alba Iulia, până în Piața Huniade.

2. In Fabrică: Din Piața Coronini, prin Strada 3 Crai, până în Piața Sarmiseghetuza; — mai departe din Piața Traian pâna la gara din Fabrică și tot din Piața Traian până la podul cimitirului. (Calea Buziașului).

3. In Iosefin: Din Piața Axente Sever, prin Boulevardul Berthelot, Str. Bonnaz și I. C. Brătianu, până la gara Iosefin; — mai departe din Str. Bonnaz, prin Piața Scudier, Str. General Foch și splaiul stâng al Begheiului, până la colțul străzii Mocioni și dela colțul străzii Iancu Văcărescu, prin Str. V. Stroescu, până în Str. Budai Deleanu.

4. In Elisabetin: Din Bul. Carol, prin Str. Doja și Coroana de Otel până în Str. Memorandului.

Totodată s'a dispus abandonarea următoarelor secțiuni ale liniei ferate cu cai de atunci:

1. In Cetate: Din Piața Balaș, prin Str. Tunarilor, până la colțul străzii Alba Iulia.

2. In Fabrică: Din Piața Coronini, prin Str. Maiorescu, până la „Impăratul Turcesc“.

3. In Iosefin: Din Str. Vasile Stroescu până la Gara din Iosefin.

Lucrările de construcție a liniilor au început în luna Iulie 1898 și anume, dela punctele finale spre Cetate, și până în luna Iunie a anului următor s-au și terminat.

Reambularea tehnică a liniilor terminate, a avut loc în 30 Iunie 1899. Aceste linii erau următoarele:



Rețeaua liniilor ferate a tramvaiului electric - până în anul 1923.

I. Linia principală dela Gara Iosefin până în Piața Sarmiseghetuza din Fabrică, în lungimea de 5159,20 m; linia aceasta era dublă din Piața A. Sever până la Teatrul comunal în lungime de 1087,50 m. și din Piața Balaș până în Piața Coronini, în lungime de 1280,12 m.

II. Linia din Str. Bonnaz, prin Piața Scudier, Str. General Foch (Fröbl), până la splaiul stâng al Begheiului, în lungime de 643,80 m.

III. Linia din Piața Axente Sever, prin Str. V. Stroescu, până la colțul străzii Budai Deleanu, în lungime de 979,40 m.

IV. Linia din Bul. Carol, prin Str. Doja, Coroana de Oțel până la colțul străzii Memorandului, în lungime de 1288 m.

V. Linia dela Gara Fabrică până la podul de lângă Cimitirul din Calea Buziașului, în lungime de 2021,30 m.

VI. Linia de legătură între linia de mai sus și liniile căilor ferate de stat, Gara Fabrică, în lungime de 300 m.

VII. Linia conducătoare la stabilimentul central, ramificată din linia de sub V, în lungime de 308,45 m.

Cu ocazia reambulării comisia a constatat unele lipsuri, la protecția cablurilor aeriene contra conductei de curenț a tramvaiului, și a pus în vedere societății, că numai după eliminarea acestor lipsuri va putea începe exploatarea electrică. Executându-se lucrările de îndreptare, exploatarea electrică a putut fi începută la data de 27 Iulie 1899, pe liniile nou construite, pe o lungime totală de 10.700,15 m.

In 27 Aprilie 1902, societatea încheie cu comuna un contract suplimentar. Conform acestuia societatea s'a obligat a întregi rețeaua de cale ferată, prin prelungirea liniilor simple existente și prin prelungirea liniei a II-a, ramificată din linia principală. Dar la executarea acestora nu s'a mai ajuns, deoarece — între timp — au început tratativele cu comuna asupra cumpărării tramvaiului, care în ziua de 1 Ianuarie 1904 a și trecut în proprietatea acesteia.

In urma cererei Municipiului, Ministerul de Comerț, în 2 Noembrie 1905, cu No. 70.372 anulează concesiunea No. 29.099/1897, transcrisă pe numele comunei cu ocazia cumpărării și elibereză o nouă concesiune pe numele comunei pe un timp nelimitat.

In baza acestei concesiuni, comunei i s'a mai admis ca, în afară de liniile existente, să mai poată construi și exploata și următoarele linii:

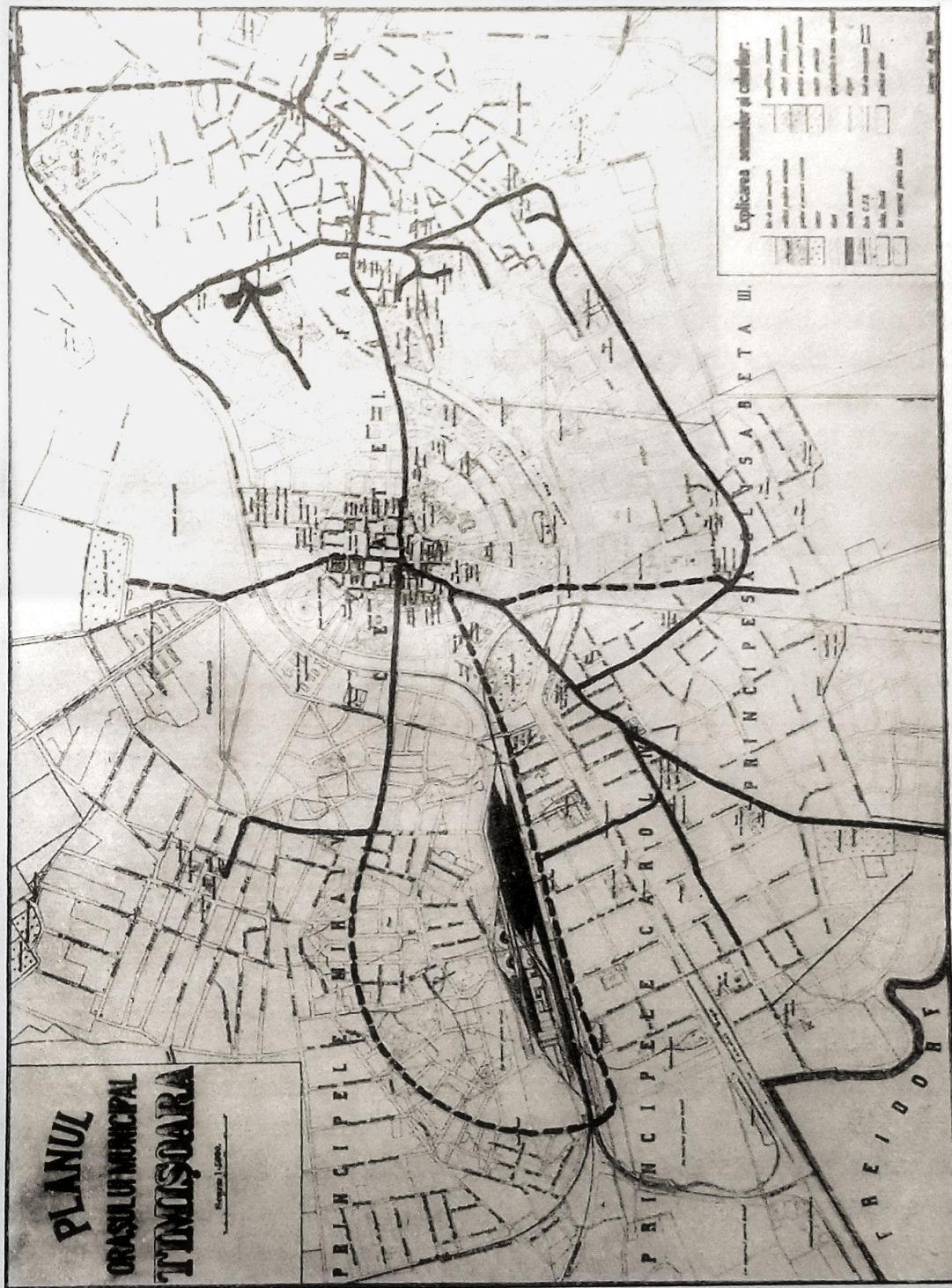
1. Linia II-a din Piața Küttel (A. Sever), prin Str. Bonnaz și „Uri“ (I. C. Brătianu), până la gara din Iosefin;
2. Linia II-a dela colțul străzii Bonnaz, prin Strada „Kossuth“ (Bul. Berthelot) și Piața Scudier, până la colțul străzii Preyer;
- 3 Linia II-a din Piața Huniade, prin Cetate, până în Piața Balaș;
4. Linia simplă în Str. Preyer, până în Str. „Rózsa“ (Cameliei);
5. Linia simplă, dela podul „Francisc Iosif“ (Stefan cel Mare), pe lângă malul drept al Begheiului, până în Strada „Fabricei“ (Nicolae Bălcescu) pe lângă fabrica de spirt.
6. Prelungirea liniei simple din „Piața Sarmiseghetuza“ pe Str. Recașului, până la podul de peste Behela.

S'a aprobat totodată suprimarea liniei simple dela colțul străzii Preyer, prin Str. Fröbl (General Foch) până la splaiul stâng al Begheiului.

Construirea liniilor de sub punctele 1, 2 și 3, precum și a liniei simple din Strada Preyer a început în anul 1905, terminându-se în luna

Aprilie a anului următor. Linia din Str. Fröbl a fost ridicată, utilizându-se materialul la construirea liniei din Str. Preyer.

Aceste linii au fost predate circulațiunii la sfârșitul lunei Mai 1906. Reambularea tehnică a lor a avut loc în 2 Iunie 1906.



Rețeaua linilor ferate a tramvaiului electric în anul 1928.

Liniile de sub 5 și 6 nu s-au mai executat.

In anul 1908, în legătură cu regularea Begheiului, s'a ridicat necesitatea construirii a două linii provizorii: a) una în Strada Dacilor, din prilejul construirii podului cu acelaș nume; această linie a trecut

Begheiul pe un pod provizor și a eșit în Strada Dacilor prin curtea „Schlichting“. (Tot prin acest loc s'a desfășurat și circulația celorlalte vehicole); și b) una dublă, din prilejul regulării străzii „Liget“ (Bul. Regina Maria), între podul Decebal și Str. 3 August, trasată pe marginea parcului „Regina Maria“.

In 26 Septembrie 1908 s'a deschis linia II-a, dela Bul. Carol, prin Str. Doja, până la încrucișarea acesteia cu Strada „Hattyu“ (astăzi Romulus), linie proiectată în anul 1907.

In 5 August 1909 a avut loc reambularea administrativă, asupra mutării definitive a liniei duble Piața Balaș — Str. 3 August, în strada nou înființată, în cadrul planului de regulare a orașului. Cu ocazia reambulării s'a constatat că linia din chestiune a fost mutată deja în mod definitiv în porțiunea până la podul Decebal, iar dela podul Decebal până în Piața Balaș în mod provizoriu, introducându-se deja și circulația pe această linie.

Lucrările pentru așezarea liniei în mod definitiv, până la podul Decebal și, în mod provizoriu, dela acesta până la Piața Balaș, au început încă în anul 1908. Executarea acestor lucrări era imperativă fără aprobarea prealabilă, pe de-o parte din motivul că lucrările de canalizare a Begheiului trebuiau să fie terminate până în toamnă, pentru ca apele mari de toamnă să se poată scurge prin noul canal (ceeace nu era posibil, dacă nu se muta linia veche a tramvaiului, care a traversat albia acestui canal), iar pe de altă parte din motivul că trebuia să se predeie statului terenul destinat noului edificiu al poștelor, teren traversat de linia veche a tramvaiului.

Până în toamna anului 1909, linia dublă cu caracter provizor din Bul. Regina Maria a fost mutată în mod definitiv.

In anul 1909 s'a mai construit linia II-a din Piața Traian până în Strada Simeon Bărnuțiu și linia II-a din Piața Coronini până în Piața Sarmiseghetuza.

Reambularea tehnică a liniilor de mai sus a avut loc în 26 Noembrie 1909.

Lungimea de exploatare era la sfârșitul anului 1909, de 10,877 m., din care 6849 m. linii duble. Lungimea totală a liniei era de 19550 m.

In anul 1912 s'a terminat și aprobat definitiv planul general de regulare a orașului. In cadrul acestui plan s'au prevăzut și unele linii noi de tramvai.

Cu ocazia reconstruirii Podului Traian, tramvaiele au trebuit să construiască în anul 1912, peste podul provizoriu, o linie provizorie care a fost pusă în circulație în luna Noembrie a anului 1912. Tramvaiele au circulat pe acest pod provizoriu până în luna Noembrie 1918, când circulația a fost mutată pe podul definitiv.



Linia simplă a tramvaiului electric din Piața Coronini, înainte de 1904.



Linia dublă din Piața Coronini în 1928.

În anul 1915 s'a înființat linia a II-a din Strada Simeon Bărnăuțiu, până la gara Fabrică și linia a II-a pe distanța Piața Traian — Calea Buziașului. Cu acest prilej s'au refăcut și liniile vechi, înlocuindu-se șinele, care nu mai corăspundeau, cu șine grele de 59,2 Kgr. m., împrejurare care a făcut posibilă recomorcarea vagoanelor de cale ferată principală pe această linie (Gara Fabircă—Calea Buziașului). Înlocuirea șinelor vechi a acestei linii duble s'a terminat în mod definitiv în primăvara anului 1918.

Încă înainte de a începe lucrările de construire, respectiv de refacere a liniilor de mai sus, în primăvara anului 1915, s'a elocat încrucișarea dublă necesară din Piața Traian, iar toamna a aceluiaș an, încrucișarea din aceeaș piață, în spre Calea Buziașului.

La preluarea imperiului de către statul român, în anul 1919, lungimea totală de exploatare a liniilor era de 10877 m., din cari 8177,60 m. în lungime dublă, lungimea totală a liniei fiind de 22348,40 m.

In anul 1923 s'a construit linia simplă pe distanța Piața Libertății—cartierul Mehala, în lungime totală de 2465 m. și linia simplă de Plaje, în lungime de 390 m.; reambularea tehnică a acestor linii a avut loc în 23 Noembrie 1923.

In anul 1926 s'a elocat grupul de 12 bucăți macazuri în fața depoului de vagoane No. 3 și 4, ultimul din cele proiectate.

In anul 1926 s'a prelungit linia simplă ce duce din Piața Axente Sever în Strada Vasile Stroescu, până în comuna Fratelia (Chișoda-Nouă) pe o distanță de 1676 m. Aceasta s'a predat circulației în Decembrie 1926.

Tot în cursul anului 1926 s'a început și construirea liniei duble: Calea Buziașului—Str. 1 Decembrie—Piața Crucii—Vilhelm Mühle—Piața Lahovari, în lungime de 2515 m.

Această linie s'a terminat în anul 1928; reambularea tehnică a avut loc în 30 Iunie, iar inaugurarea în 28 Iulie 1928, punându-se linia în circulație în ziua următoare, adică în 29 Iulie.

In cursul anului 1928 s'au elaborat planurile de construire a liniei Piața Sarmiseghetuza—Calea Recașului—Spitalul nou de stat—Alea Dumbravei—Gara Fabrică, în lungime de 3000 m.

Ancheta locală, în vederea construirii acestei linii, s'a ținut în 31 Maiu 1928, iar la data de 21 Octombrie au și început lucrările (lucrări de pământ).

Este de observat că linia Mehala, linia la Spital și linia Calea Buziașului—Piața Lahovari au fost proiectate încă în anul 1914 (la ultima începându-se chiar și lucrările de construcție), în urma izbucnirei războiului mondial însă nu au mai putut fi construite.



Piața Sf. Gheorghe 1928.



Piața Libertății 1928.



Bulevardul Regele Ferdinand cu orologiul electric 1928.

In afara de nouile linii inființate, dela 1919 încocace, în fiecare an s'au făcut importante îmbunătățiri liniilor existente, cari după războiu ajunseseră într'o stare deplorabilă; astfel că, de prezent, toate liniile noastre, cu mici excepții, sunt într'o bună stare.

Schema liniilor cu indicarea lungimilor, în starea dela 31 Decembrie 1928, este prezentată la pagina 73. Din aceasta reese că lungimea de exploatare este de 17010 m., din cari 10669 m. linii duble, lungimea totală a liniilor fiind de 32843 m.



Fosta biserică ort. rom.
din Fabrică.

VII. Desvoltarea sistemului de suprastructură.

Sistemul de suprastructură a tramvaiului cu cai era foarte simplu.

Pe traverse transversale de stejar, 6.8'' lungi, 5'' groase și 7'' late, așezate pe pământ cilindrat sau bătut, erau plasate grinzi tot din stejar, de o lungime de 12', o grosime de 3''3'' și o înălțime de 7''. Fixarea grinzelor pe traverse se făcea astfel că acestea din urmă se scobeau și în scobituri se așezau grinzelile lungi, iar pentru o fixare mai solidă, se aplică la fiecare încheietură câte o pană de lemn. Pentru consolidarea rosturilor grinzelor se întrebuințau fere corniere, fixate cu șuruburi, de acestea și de traversele transversale, pe care zăcea rosturile. Drept șine se întrebuințau fere fazonate, de o greutate de cca 23 kg. pe metru liniar, cu o lățime de 3''5'', egală cu lățimea traversei lungi. Șina avea la partea din sus o scobitură, în care intra buza bandajului, iar partea din jos era concavă, pentru că șina să se poată așeza pe grinda. Fixarea șinelor pe grinzi se făcea prin cuie de fer, aplicate la distanțe potrivite, în partea interioară a șinelor.

Ecartamentul liniei era de 4'—6''—6'''.

Pe străzi linia era așezată în pavaj de piatră, neputând șinele să fie mai înalte sau mai adânci decât suprafața străzii.

Pe locurile unde linia nu era condusă în stradă (între Cetate și Fabrică), șinele erau așezate în pietriș amestecat cu nisip.

În astfel de cazuri se aplicau șine sisteme Vignole, de 16 kg. pe m. liniar, fixate pe traverse de stejar prin crampoane.

La început suprastructura de lemn provoca multe neajunsuri, din cauza deplasării grinzelor. Vagoanele deraiau adeseori, mai ales în curbe. Acest neajuns a fost eliminat prin legarea grinzelor cu bare de fer (Ecartament).

Acest fel de suprastructură a rămas neschimbat până la introducerea exploatareii electrice. Cu introducerea noului regim de exploatare a trebuit să se schimbe esențial și felul de suprastructură.

Suprastructura a trebuit să se construiască după un astfel de sistem, care să corăspundă intru toate cerințelor noi de circulație și care să permită trecerea liberă, fără piedici și greutăți, a vehicolelor peste liniile tramvaiului, pe bulevardele, străzile și piețele pardosite cu piatră, ceramită sau altfel de pavaj, au fost construite din șine de oțel cu canal, de 33,6 kg. pe m. liniar, cu macazurile și încrucișările corăspunzătoare acestui fel de suprastructură. Pentru elocarea acestor șine s'a întrebuințat piatră spartă.

Potrivit acestui sistem, liniile tramvaiului, cari treceau pe bulevardele, străzile și piețele pardosite cu piatră, ceramită sau altfel de pavaj, au fost construite din șine de oțel cu canal, de 33,6 kg. pe m. liniar, cu macazurile și încrucișările corăspunzătoare acestui fel de suprastructură. Pentru elocarea acestor șine s'a întrebuințat piatră spartă.

Pe acele străzi, cari nu erau încă construite, pe locurile nepavate ale bulevardelor, străzilor și piețelor, asemenea prin alei, s'a întrebuințat șine Vignol, de 20 kg. pe m. liniar, așezate pe traverse de stejar, cu macazurile și încrucișările corăspunzătoare. La elocarea șinelor s'a întrebuințat pietriș de râu sau de carieră. Dimensiunile traverselor au fost următoarele: lungimea 2.20 m., lățimea superioară, la traversele prevăzute cu plăci de suport, 0,16 m. la celelalte 0,14 m.; lățimea inferioară 0,20 m., grosimea 0,14 m.

La liniile, construite pe străzi și piețe pardosite, cari pentru remorcarea vagoanelor de marfă ale căilor ferate erau construite din șine Vignole, s'a întrebuințat sistemul de suprastructură *cu scaune de șine*, așezate pe traverse de stejar, iar la curbele cu o rază mai mică de 100 m., atât șina interioară, cât și cea exterioară, s'a provăzut cu o contrașină.

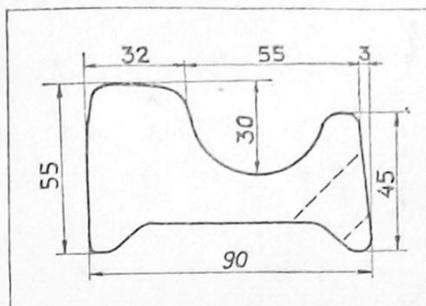
Acest sistem de suprastructură s'a aplicat și la alte părți ale liniei construite din șine Vignole, acolo unde erau încrucișări de străzi, sau intrări de poartă, cu deosebire, că la curbe s'a întrebuințat contrașină numai la șina interioară.

Pentru scurgerea apei s'a făcut dealungul liniilor canaluri pardosite, iar pentru conservarea în stare uscată a stratului de pietriș de pe linii, s'a aplicat tuburi de drenaj, ce s'a adus în legătură cu canalizația orașului.

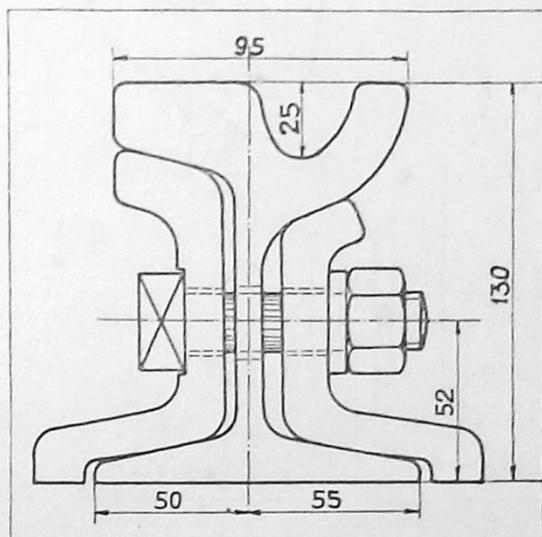
Golurile dintre șine și pavaj au fost umplute cu asfalt.

Cu ocazia întregirii rețelei în Str. Preyer, din anul 1905—1906, la elocarea șinelor Phönix, nu s'a întrebuințat piatră sfărămată, fiind aceasta stradă pardosită cu asfalt. Șinele s'a așezat pe un strat de beton de 20 cm. care a format baza pardoselei de asfalt. La împreunarea stratului de asfalt cu partea exterioară a șinelor, s'a aplicat câte un rând de ceramită.

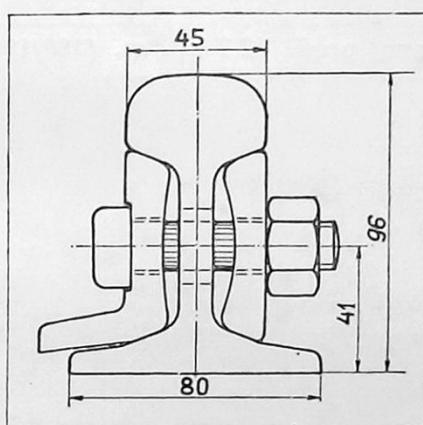
În anul 1815 s'a introdus sistemul de șine cu canal, de 59,2 kg. pe m. liniar. Aceste șine s'a întrebuințat mai întâiu la linia dublă Gara Fabric—Calea Buziașului, în locul șinelor de 20 kg. pe m. liniar.



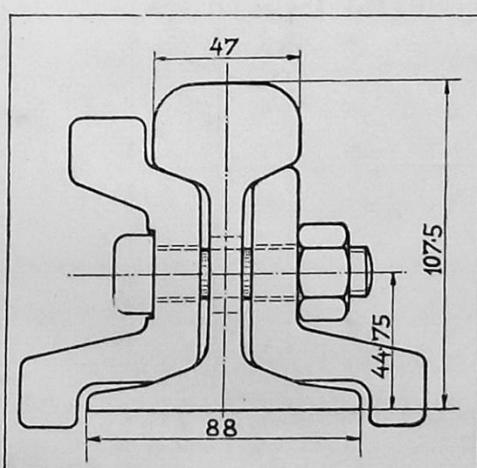
Profilul şinei din fier, întrebuinţată la tramvaiul cu cai.



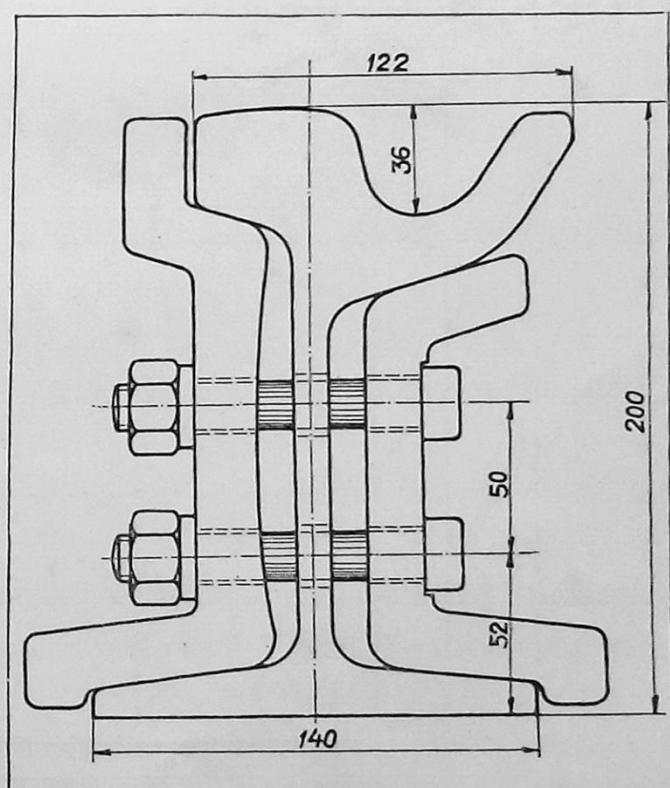
Şină cu canal profil 33,6 kg./m.



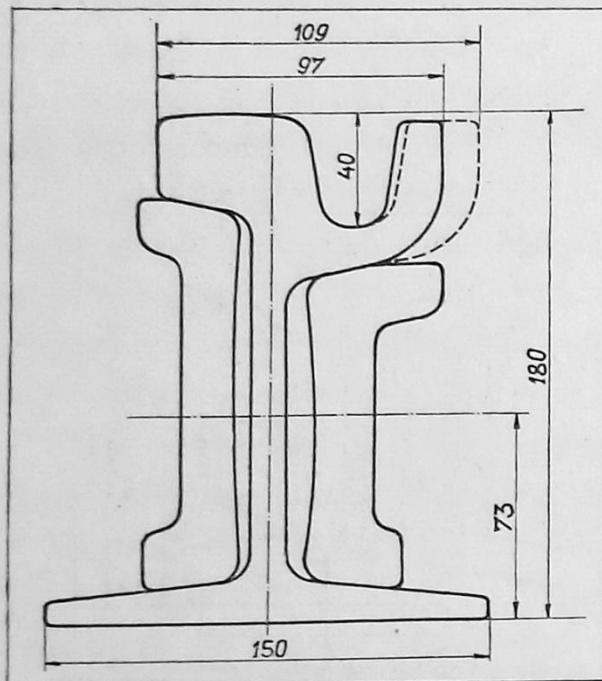
Şină Vignol profil 20 kg./m.



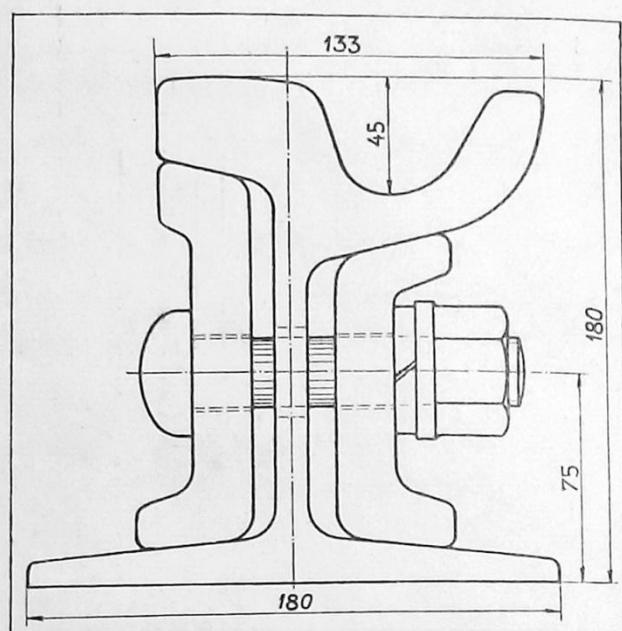
Şină Vignol profil 23,6 kg./m.



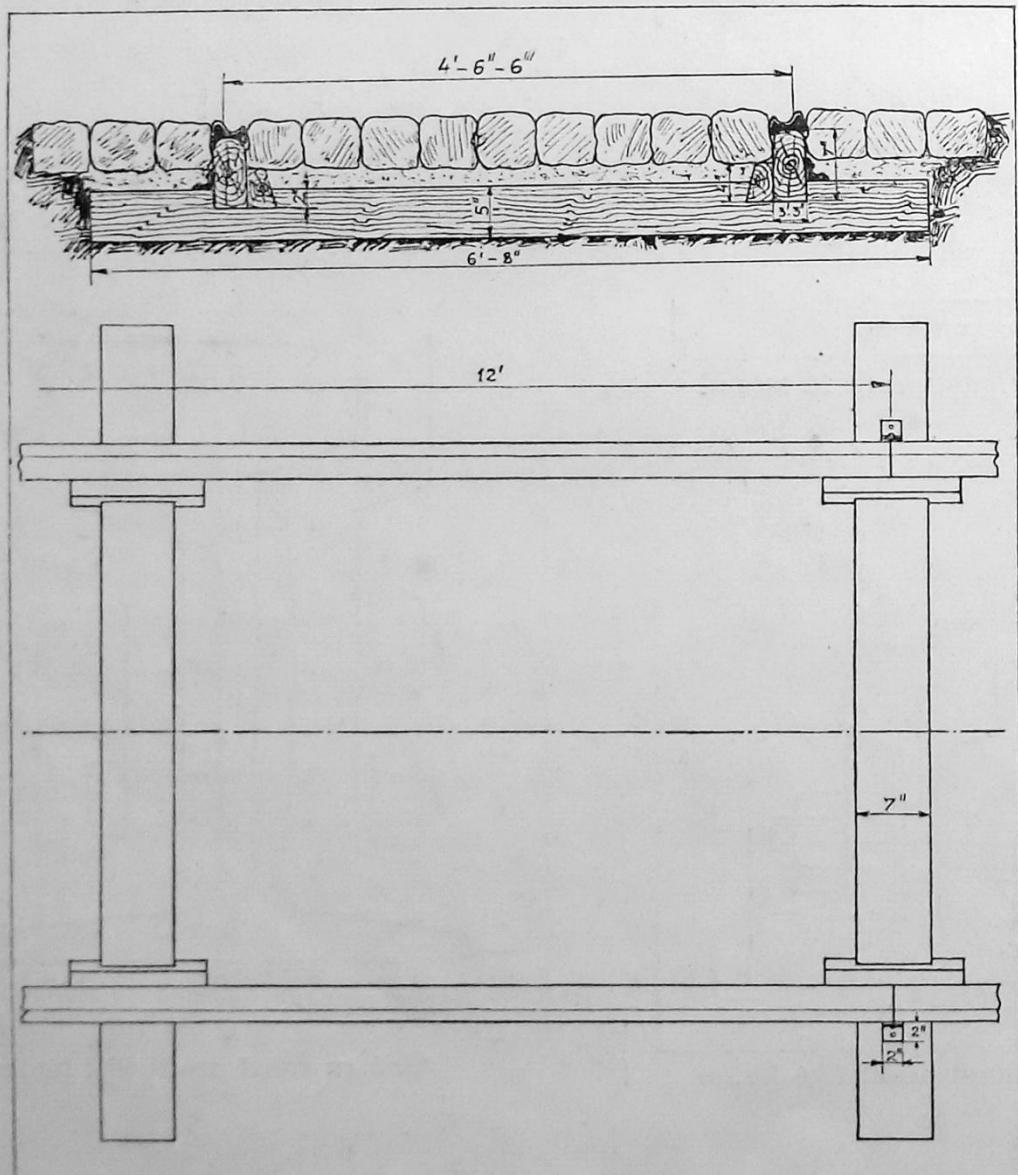
Şină cu canal profil 59,2 kg./m.



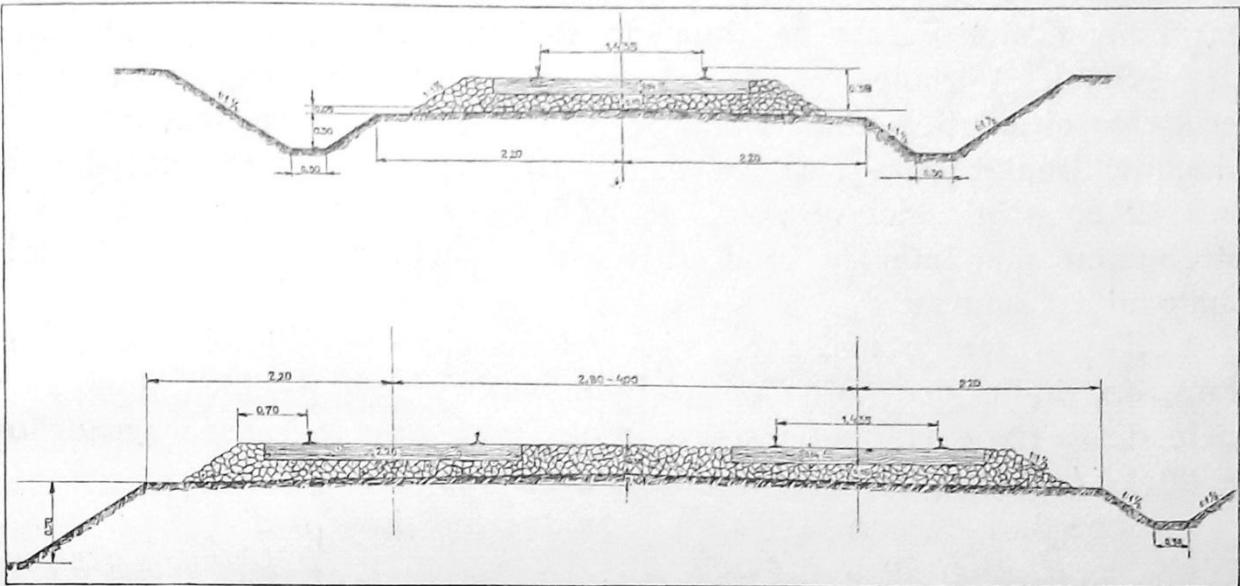
Şină cu canal profil 51,2 și 54,4 kg./m.



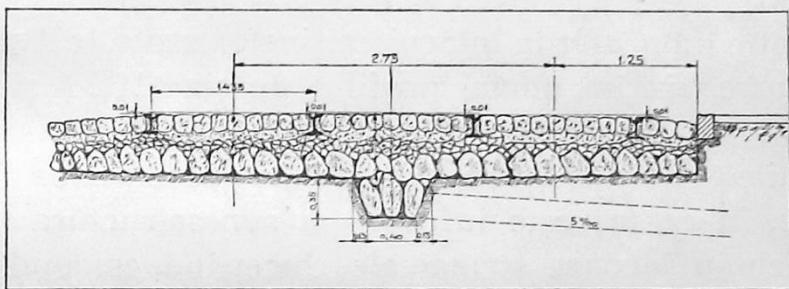
Şină cu canal profil 62,2 kg./m. (180/180)



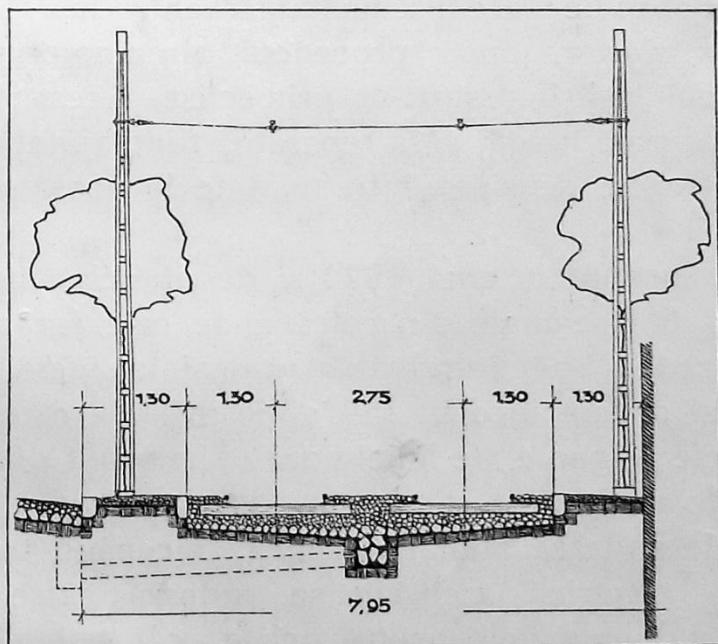
Suprastructura liniei tramvaiului cu cai.



Linie cu șine Vignole pe traverse și balast, canalizare prin șanțuri.



Linie cu șine cu canal pe macadam comprimat, canalizare suterană.



Linie cu șine Vignole pe traverse și macadam comprimat, canalizare suterană.

Prin aplicarea acestora s'a făcut posibilă remorcarea vagoanelor de marfă ale Căilor Ferate pe linia de mai sus cu locomotivă electrică.

Şinele Vignole, de 20 kg. pe m. liniar, ne mai corăspunzând cerințelor circulației, din ce în ce mai intense, ele au început să fie înlocuite treptat prin şine cu canal, de 33,6 kg./m., iar, începând cu anul 1918, prin şine Vignole, de 23,6 kg./m. Aceste din urmă s'au întrebuințat mai întâi în anul 1918, la construirea liniei industriale a Abatorului Comunal.

De prezent numai avem nici o linie din şine Vignole de 20 kg. afară de liniile de garaj ale stabilimentului central (Dep. 1 și 2) și unele de deviație la liniile noastre simple, unde prin aplicarea macazurilor, de 20 kg./m. a trebuit să aplicăm şinele corăspunzătoare.

Incepând cu anul 1922 s'a introdus un *nou tip de şine cu canal*, anume *N. P. 102*, cu o greutate de 51,2 kg./m. și *102/A* cu o greutate de 54,4 kg./m., cari s'au elocat prima dată pe linia a II-a din Bulev. Reg. Ferdinand.

In ultimul timp atât la înlocuirea şinelor uzate, cât și la construirea liniilor noi, întrebuințăm numai profilul de şine 102/A și şinele Vignole 23,6 kg./m.

Din schițele profilelor transversale se poate vedea felul cum s'au executat liniile, în ce privește infra — și suprastructura.

Dela războiu încoace și mai ales începând cu anul 1920, s'a dat mare importanță executării infra — și suprastructurii, deoarece dela bună starea acestora depinde în primul rând exploatarea sigură și nedeanjată.

O îmbunătățire de mare însemnatate s'a introdus la linia ferată prin *sudarea rosturilor şinelor*, după procedeul aluminotermic cu încălzire anteroară, în locul legării rosturilor prin eclise. Acest procedeu asigură suprastructurii o durată lungă, fără reparații, fiind ajutată și reconducerea curentului. Legătoarele de şine, întrebuințate în acest scop, au devenit astfel de prisos.

Sudajul a început în anul 1924 și de atunci încoace în fiecare an se sudează părți însemnate din rețeaua de cale ferată. Până în anul curent acest procedeu l-am întrebuințat numai la şinele cu canal aşezate în pavaj; în acest an am început să-l aplicăm și la şinele Vignole.

Toate şinele Vignole ale liniei noi „Abatorul Comunal“, terminată anul acesta, au fost sudate.

In afară de sudarea aluminotermică, începând tot cu anul 1924, facem și sudarea electrică. Eclisele se sudează către şine, devenind astfel superflue atât buloanele pentru eclise, cât și legătoarele de şine, iar rosturile mai solide. Această sudare se face numai la şinele vechi.

VIII. Parcul de vagoane.

Cele dintâi 21 vagoane de persoane ale tramvaiului cu cai au fost procurate dela Fabrica de Vagoane din Viena. Ele au fost expediate după cum urmează: 5 vagoane în 30 Aprilie 1869; 6 vagoane în 30 Iunie 1869; 4 vagoane în 12 Noembrie 1869 și 6 vagoane în 27 Decembrie 1869. Prețul primelor 11 vagoane a fost de 1755 fl. unul, iar al ultimelor 10 de câte 1673 fl.

Atât cutia cât și trucul acestor vagoane era din lemn, legăturile executate prin corniere de fier, iar suspensiunea vagoanelor prin arcuri din foi de oțel. La ambele platforme, cari erau deschise, era câte o frână de mână cu pârghie. Saboții erau din lemn, aplicându-se câte unul la fiecare roată în partea interioară (între osii).

Lungimea cutiei era de 4300 mm., lățimea de 1900 mm.; lungimea platformei de 770 mm., iar lățimea ei de 1260 mm., lățimea treptelor fiind de câte 320 mm. Distanța între osii era de 1900 mm.; locuri de sezut 16 în fiecare vagon.

Luminăția vagoanelor s'a făcut prin lămpi cu petrol, aplicate în tavan, la ambele capete ale vagoanelor. În fiecare seară la retragerea în remiză, lămpile erau scoase din vagoane și a doua zi, în spre seară, erau introduse din nou.

La început vagoanele erau aranjate pentru clasa I și clasa II-a fiind și taxele diferite în ambele clase. Încă în anul 1872 societatea a cerut desființarea diferențierii de clasă și introducerea tarifului unitar, promițând în schimb amenajarea vagoanelor sale pentru fumători și nefumători.

Această cerere a fost respinsă primadată de către Reprezentanța Municipală. În urma memoriului societății, din 10 Iulie 1875, Reprezentanța Municipală, în ședința ținută în 21 Iulie al aceluiaș an, a aprobat unificarea taxelor, dispunând ca într'unul din vagoanele cu două compartimente să nu se fumeze, restricție, care s'a fixat și pentru vagoanele cu numai un compartiment.

In afara de vagoanele de persoane, în număr de 21, în anul 1869 s'au mai procurat tot dela Fabrica de Vagoane-Viena încă 2 vagoane pentru povară, cu prețul de 800 fl. de fiecare vagon, precum și 1 truc pentru 1 vagon de povară, cu prețul de 520 fl.

In luna Maiu a anului 1872 s'au procurat dela „Fabrica de Vagoane-Simmering“ 7 vagoane lowry, cu prețul de 920 fl. de fiecare, necesare la transportul de materiale.

In anul 1891 a avut loc în orașul nostru o opoziție pe întreaga țară, care a durat mai multe luni. Cu acest prilej societatea, spre a putea face față cerințelor de circulație intensificată prin aglomerarea vizitatorilor expoziției, a procurat încă 5 vagoane noi de persoane din Graz. Acestea erau însă mai mici decât celelalte vagoane și erau construite numai pentru un cal, având în locul arcurilor de oțel cilindrii de cauciuc.

Alte vagoane până la electrificare nu s'au mai procurat.

In baza contractului referitor la construirea tramvaiului electric, încheiat între „Societatea de Tramvai“ și între antreprenorii „Societatea Unită de Electricitate—Budapesta—Viena“ și „Societatea de Electricitate Felix Singer & Comp. Berlin“, aceștia erau obligați a pune la dispoziția societății 17 vagoane motorice și 10 vagoane remorci.

Numiții antreprenori au furnizat în anul 1899 vagoanele motorice, No. 1—17, tipul A., prin fabrica de vagoane „Weitz Ioan—Arad“, iar ca vagoane remorci s'au folosit, conform contractului, 10 vagoane de ale tramvaiului cu cai, după ce li s'au întărit trucurile, li s'au aplicat tampoanele necesare și introdus iluminatia electrică.

Vagoanele motorice, acărora truc era complet din fier, aveau câte un singur motor, sisteme Walker de 20/25 c. p. Aveau frână de mână și frână reostatică. Drept arcuri de suspensiune s'au folosit helicoidale. Distanța între osii era de 1680 mm.; lungimea interioară a cutiei de 4365 mm., lățimea interioară de 2000 mm.; lungimea platformei de 1100 mm., lățimea de 1932 mm. Lungimea totală a vagonului era de 6705 mm. Vagoanele aveau câte 18 locuri de sezut și 12 locuri de stat.

Vagoanele remorci au fost scoase din circulație în 21 Maiu 1906, din cauză că erau prea învechite și astfel ne mai corăspunzătoare cerințelor.

In urma construirii liniilor noi din anul 1906, s'au procurat 6 vagoane motorice noi, Nle 18—23, tipul B, cu câte 2 motoare.

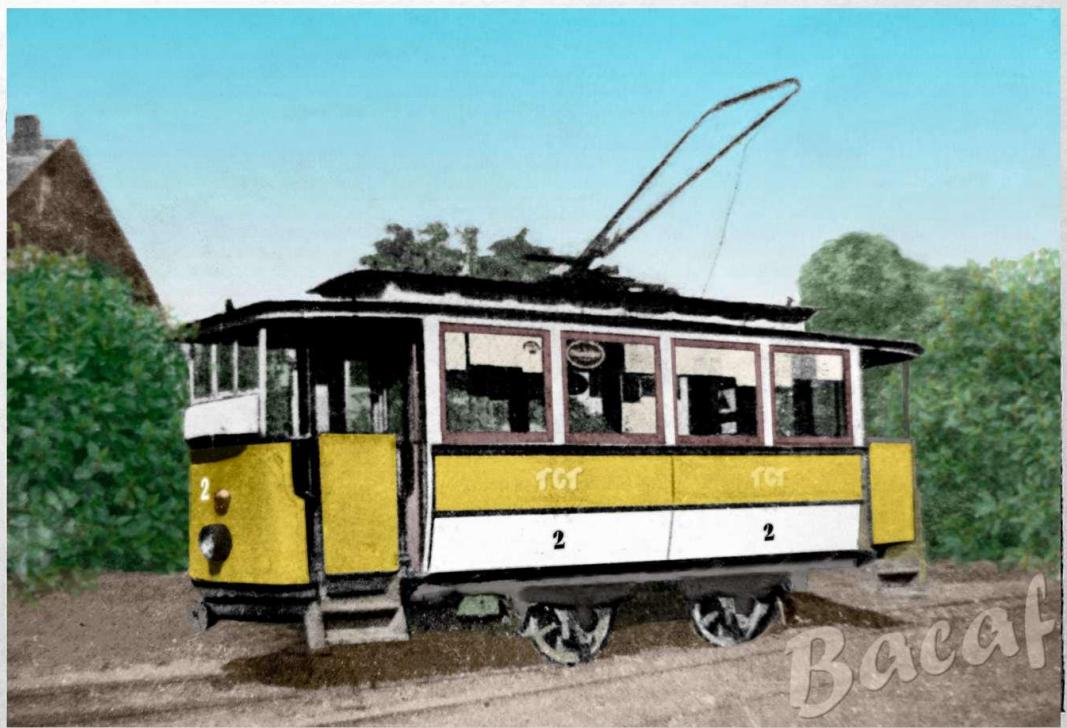
Acsestea au fost furnizate de fabrica „Schlick“ din Budapesta; aranjamentul electric pentru aceste vagoane a fost furnizat de „Siemens Schuckert“—Budapesta. Cu abatere dela vagoanele vechi, aceste vagoane



Colorat manual: Florian Baca 2012

Vagon motoric cu captatorul de curent, sistem „Dickinson“.

erau de un tip mai mare, având 24 locuri de șezut și 24 locuri de stat, fiind eliminate și toate acele lipsuri, care s-au observat la vagoanele vechi.



Vagon motoric tipul A.

Lungimea caroseriei acestor vagoane era de 8800 mm., lățimea de 2100 mm., lungimea între tampoane de 9600 mm., distanța între osii 3600 mm.; greutatea vagonului 10.000 kg.

In urma multelor reclamații ale publicului călător, în ce privește supraîncărcarea vagoanelor, direcțiunea tramvaiului s'a văzut nevoită în anul 1909 a mai procura 6 vagoane motorice Nle 24—29, furnizate de către „Fabrica Ungară de Vagoane și Mașini“ din Györ; aranjamentul electric a fost furnizat de „Siemens Schuckert“—Budapesta. Tipul acestor vagoane era exact acelaș ca a vagoanelor procurate în 1906.

In anul 1909 s'au înzestrat și cele 17 vagoane, construite cu ocaziunea electrificării, cu câte un al doilea motor.

Cum creșterea aglomerației mari din vagoane a continuat și în anul 1912, s'au mai procurat încă 8 vagoane motorice Nle 30—37, tipul celoralte vagoane motorice mari. Șase dintre acestea au fost furnizate de „Fabrica de Vagoane din Györ“ și două de fabrica „Schlick“ din Budapesta. Motoarele erau de câte 23 c. p. și instalația electrică, pentru primele 6 vagoane, a fost furnizată de către „Societatea Unită de Electricitate și Fabrica de Mașini“—Ujpest, iar pentru ultimele 2 de către „Uzinele Siemens Schuckert“—Budapesta.

In anul 1913 s'au înzestrat cele 17 vagoane motorice mici cu arcuri de suspensiune din foi de oțel și cu trepte mai comode.

In anul 1914 s'a construit în regie proprie un vagon remorcă. Tot în acest an s'au comandat, la „Uzinele Siemens Schuckert“—Budapesta, 6 vagoane motorice noi Nle 38—43, de tipul celoralte vagoane cu deosebirea, că motoarele erau de tipul cel mai nou, de 35 c. p. având și poli auxiliari; iar în vederea începerii transportului de marfă s'a comandat la „Fabrica Weitzer de Vagoane“ din Arad o locomotivă electrică.

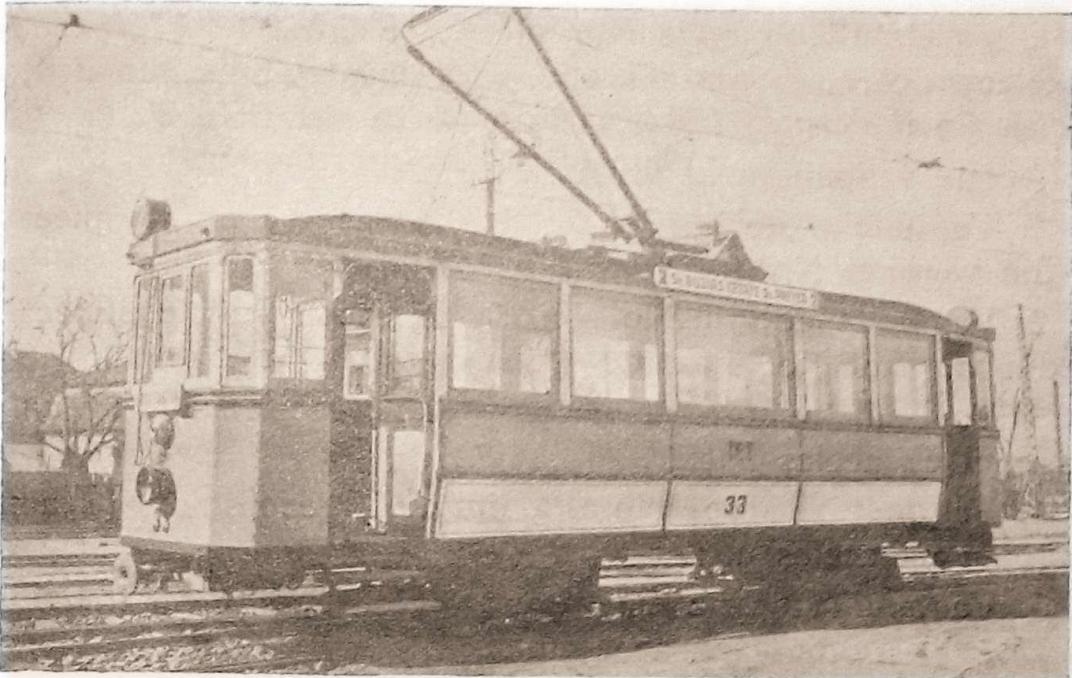
Vagoanele motorice de mai sus, acărora parte mecanică s'a construit în „Fabrica Schlick“—Budapesta, au fost furnizate în anul 1915, iar locomotiva electrică abia în anul 1916, din cauza furnizărilor fabricei din chestiune pe seama armatei.

In anul 1915 s'a mai construit un vagon remorcă în regie proprie, iar în anul următor încă unul.

Parcul de vagoane al Tramvaielor Comunale Timișoara consistat în anul 1919 din 43 vagoane motorice, 3 vagoane remorci, 2 pluguri de zăpadă și vagoane platforme.

Vagoanele remorci No. 01—03, construite în regie proprie, au fost în circulație timp de 10 ani, adică până în anul 1925, când au trebuit casate ca ne mai corăspunzătoare.

Vagoanele au avut mult de suferit de pe urma războiului mondial, în special cele 17 vagoane motorice mici, cari au ajuns într'o stare foarte rea. Această stare s'a agravat, în primii ani de după război, și



Vagon motoric tipul B.

prin faptul, că nu era posibil a se procura din străinătate materialele speciale electrice, cari în țară nu se fabricau.



Vagon motoric tipul F. II.

Încă în anul 1919, unui număr de 8, din cele 17 vagoane motorice mici, a trebuit să li se demonteze motoarele, folosindu-se apoi ca vagoane remorci; în anul 1920 s-au demontat, din aceeaș cauză, motoarele altor 4 vagoane, folosindu-se apoi asemenea ca remorci.

Din cele 17 vagoane motorice mici №. 1—17, procurate cu ocazia electrificării, în prezent mai sunt în circulație numai 5, care au trebuit să fie reconstruite și transformate în atelierele T. C. T.

Aceste vagoane sunt următoarele:

1. Vagonul motoric №. 44, tip D, reconstruit complet în anul 1921, din vagonul №. 8.
2. Vagonul motoric №. 46, tip D, reconstruit complet în anul 1921, din vagonul №. 4.
3. Vagonul remorcă №. 7, tip A.II, reconstruit în anul 1921, din vagonul cu acelaș număr.
4. Vagonul remorcă №. 13, tip A.II, reconstruit în anul 1921, din vagonul cu acelaș număr.
5. Vagonul motoric de serviciu №. 6, tip A, transformat în anul 1926, din vagonul cu acelaș număr.

Restul de 12 vagoane au fost casate, ca necorăspunzătoare, în ordinea după cum urmează.

1.	In 28 Decembrie	1922	vagonul	№. 11
2.	„ 1 Martie	1923	„ „	17
3.	„ 8 Maiu	1923	„ „	12
4.	„ 11 Iulie	1923	„ „	15
5.	„ 7 Octombrie	1923	„ „	2
6.	„ 3 Februarie	1924	„ „	3
7.	„ 4 Maiu	1924	„ „	14
8.	„ 16 Septembrie	1924	„ „	16
9.	„ 18 Octombrie	1924	„ „	5
10.	„ 18 Decembrie	1924	„ „	9
11.	„ 10 Ianuarie	1926	„ „	1
12.	„ 2 Iunie	1928	„ „	10

Pe deoparte prin micșorarea numărului vagoanelor motorice începând cu anul 1919, și folosirea lor ca remorci, pe de altă parte prin creșterea continuă a numărului călătorilor, direcțiunea tramvaiului a ajuns în fața unei probleme foarte grele, mai ales că și restul vagoanelor era într'o stare rea, nefiind supuse reparațiunilor cuvenite în tot timpul dela 1914—1918, cât a durat războiul.

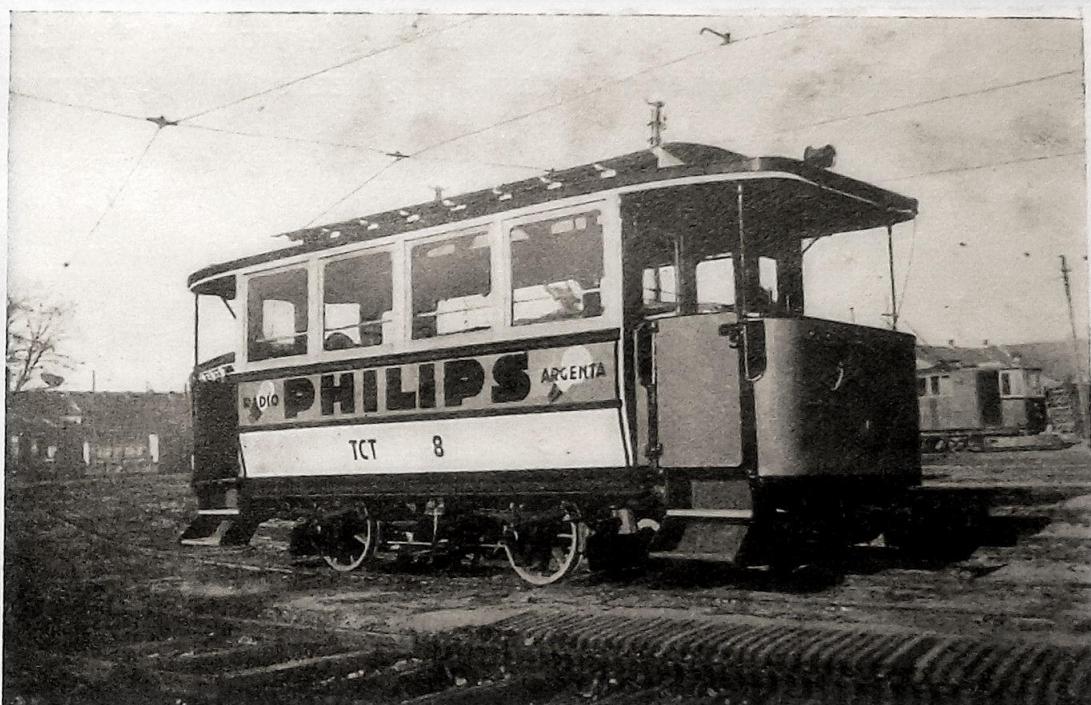
Fiindcă procurarea de vagoane în străini ar fi adus grele sarcini financiare întreprinderii, direcțiunea a proiectat, în anul 1920, construirea unor ateliere proprii, unde să se poată construi în regie proprie vagoanele necesare, pe locul atelierului vechi de reparații, care arsese în acelaș an.

Terminându-se aceste ateliere în anul 1922 și înzestrându-se la început cu mașinăriile cele mai strict necesare, angajându-se apoi și muncitori corăspunzători, s'a început reparația generală a vagoanelor și construcția de vagoane noi.

În atelierul propriu, dela anul 1922 până în prezent, s'a construit următoarele vagoane motorice și remorci:

Anul 1922.

1. Vagonul motoric No. 45 tip D.
2. " remorcă „ 4 „ C.
3. " " " 8 "
4. " " " 11 "



Vagon remorcă tipul A.

Anul 1923.

5. Vagonul motoric No. 47 tip D.II.
6. " " " 48 "
7. " remorcă „ 17 „ C.
8. " " " 64 "
9. " " " 65 "
10. " " " 66 "

Anul 1924.

11. Vagonul motoric No. 49 tip D.II.
 12. " " " 50 " " "
 13. " " " 51 " " "
 14. " " " 52 " " "
 15. " remorcă " 67 " C.
 16. " " " 68 " " "
 17. " " " 69 " " "

Anul 1925.

18. Vagonul motoric No. 101 tip F.
 19. " " " 102 " "
 20. " remorcă " 70 " C.
 21. " " " 71 " "

In anul 1925 s'a construit pe seama Serviciului Salubrității al Municipiului un vagon motoric pentru stropirea străzilor, cazanul fiind furnizat de către fabrica „Astra“ Arad.

Anul 1926.

22. Vagonul motoric No. 103 tip F.
 23. " " " 104 " "
 24. " remorcă " 72 " C.
 25. " " " 73 " "

Anul 1927.

26. Vagonul motoric No. 105 tip F.
 27. " " " 106 " "
 28. " " " 107 " F.II.
 29. " " " 108 " "
 30. " " " 109 " "

Anul 1928.

31. Vagonul motoric No. 110 tip F.II.
 32. " " " 111 " " "
 33. " " " 112 " " "
 35. " remorcă " 80 " C.II.
 36. " " " 81 " " "

In anul 1928 s'a construit 1 locomotivă electrică nouă, No. 2, necesară la transportul de marfă; greutatea locomotivei este de 13.000 kg.

Parcul de vagoane al întreprinderii se compune în prezent din 47 vagoane motorice, 18 vagoane remorci, 1 vagon de serviciu, 1 plug de zăpadă, 2 locomotive electrice, 1 vagon cu schelet, fără motoare, pentru montatorii liniei aeriene, 2 vagoane platforme pentru transport de materiale și 2 trucuri pentru transport de şine.

Datele mai principale referitoare la tipurile vagoanelor motorice și remorci, construite în atelierele proprii, se cuprind în cele ce urmează.



Vagon remorcă tipul C. II.

Vagoanele motorice, de tipul D, au o lungime de caroserie de 8100 mm., lățime de 2170 mm., lungimea între tampoane este de 8900 mm., distanța între osii de 2880 mm., greutatea vagonului, inclusiv instalația electrică, este de 9350 kg., având 22 locuri de săzut și 21 locuri de stat.

Vagoanele motorice, de tipul F, au o lungime de caroserie de 8100 mm., lățime de 2070 mm., lungimea între tampoane de 8900 mm., distanța între osii e de 2880 mm., greutatea vagonului de 9000 kg.; locuri de săzut sunt 18, locuri de stat 25, scheletul acestor vagoane este din fier.

Vagoanele motorice, tip F. II., au lungimea caroseriei de 9220 mm., lățimea de 2200 mm., lungimea între tampoane este de 10.020 mm., distanța între osii de 3200 mm., greutatea vagonului este pe 8700 kg.; locuri de săzut sunt 24, iar locuri de stat 28; scheletul acestor vagoane este din fier.

Vagoanele remorci, de tipul C, au lungimea caroseriei de 6700 mm., lățimea de 2170 mm., lungimea între tampoane de 7500 mm., distanța între osii de 2300; greutatea vagonului e de 6000 kg.; locuri de sezut sunt 18, locuri de stat 21.

Vagoanele remorci, de tipul C II., au lungimea caroseriei de 7000 mm., lățimea de 2170 mm., lungimea între tampoane de 7800 mm., distanța între osii de 2300 mm., greutatea vagonului este de 6500 kg.; locuri de sezut sunt 18, locuri de stat 25.

Încă din anul 1923 am început să montăm, la unele motoare, lagăre cu bile, în locul cuzineștilor.

IX. Clădiri.

La început societatea avea un edificiu propriu pentru direcțione. Aceasta era plasată până în anul 1874, în edificiul „Lloyd“ din Cetate.

Încă în anul 1868 societatea cumpărase casa No. 15 din Fabrică, situată pe locul unde se află astăzi strada îngustă dela Uzina Electrică Comunală, cu suma de 7500 fl., dela locuitorul Krausz. Linia tramvaiului era trasată prin această casă, care avea esire atât în spre Piața Coronini, cât și în spre strada principală.

În 6 Martie 1869, societatea a mai cumpărat casa cu No. 16 — vecină cu casa No. 15 — în care se afla ospătăria „La Urs“, cu suma de 18.500 fl., dela proprietarul Carol Schiller. Pe acest loc se află astăzi poșta din Fabrică. În curtea acestei case societatea a construit, în anul 1870, grajduri provizorii, din lemn, pentru adăpostirea cailor.

Pentru construirea remizei de vagoane, orașul a concesionat un teren corăspunzător în livada „Seiler“. Pe la sfârșitul anului 1869 s'a terminat această remiză, construită din lemn, și astfel cu caracter provizoriu, luându-și societatea obligamentul de a o îndepărta în termen de 6 săptămâni dela provocare. Construcția s'a făcut pentru 24 vagoane, așezate unul lângă altul. Lungimea ei era 27 și lățime de 11 stânjeni. Vagoanele se introduceau în remiză cu ajutorul unor plăci turnante de fier. În remiză mai era și o magazie de unelte.

În 4 Noembrie 1871 comuna a denunțat societății terenul pe care se afla remiza, invitând-o să-o mută în termenul stabilit.

Societatea nu era în situația de a satisface acestei invitațiuni din cauză că nu dispunea încă de un loc potrivit, unde să-ar fi putut construi remiza în mod definitiv; cererea societății pentru a-i se vinde un teren de 468 stânjeni pătrați, din vecinătatea casei „La Urs“ (unde se află actualmente Uzina Electrică Comunală), necesar la construirea remizei, a fost respinsă de comună.

Fiindcă societatea, nici după repede urgentări nu mutase remiza, comuna a intervenit în toamna anului 1873 pe cale judiciară, pentru a constrângere societatea să evacueze terenul din cheștiune.

In urma acestui demers, societatea s'a văzut silită să-și procure un loc potrivit pentru construirea remizei. Astfel, la data de 31 Decembrie 1873, a cumpărat dela Isabela Schmidt casa cu No. 400 (azi No. 4) din Piața „Trandafir“, (azi Aurel Vlaicu), cu suma de 22.000 fl.

Casa s'a amenajat pentru birou și locuință pe seama directorului; aci s'au mutat în anul 1874 și birourile societății din edificiul „Lloyd“.

In curtea acestei case s'a construit în anul 1874 remiza definitivă, cu ziduri de cărămidă, având cinci linii. Pentru a se face posibilă intrarea vagoanelor în remiză prin curtea casei, s'a aplicat în fața porții o placă rotativă. Așezarea vagoanelor pe liniile din remiză s'a făcut tot cu ajutorul plăcilor turnante.

Tot în anul 1874 s'a mai construit în curtea acestei case un atelier de fierărie, necesar mai ales la potcovireaailor.

In luna Februarie a anului 1876 s'au construit tot aci și grăjdurile definitive.

Casa cu No. 16 „La Urs“, devenind superfluă pentru societate, a fost vândută în 13 Octombrie 1875, cu suma de 10.000 fl, adică cu o pierdere de 8500 fl.

Atât direcțiunea cât și stabilimentul tramvaiului cu cai, au rămas în acel loc până în anul electrificării 1899, când ele au fost mutate în locul unde se află până astăzi.

Construirea stabilimentului central electric s'a început în luna Aprilie 1898 și s'a terminat în anul următor. Edificiile construite sunt: edificiul în care se află și astăzi direcțiunea, depoul de vagoane No. 1 (cu 5 linii și cu o capacitate de 25 vagoane, înzestrat și cu canaluri de revizie), atelierele de reparații și magazia. Aceste din urmă s'au construit nemijlocit lângă capătul remizei. S'a mai construit centrale pentru producerea energiei electrice, constătoare din casa de mașini și casa de cazane, cu o încăpere corăspunzătoare pentru 3 cazane și 3 mașini cu aburi, cu toate accesoriile, coșul provăzut cu canaluri de fum, astfel dimensionate ca să se poată întrebuința cazaunuri de 750 c. p.; un şopron pentru cărbuni, la care ducea o linie de garaj. La linia de garaj a fost montat un pod basculă de 15 t. capacitate.

Terenul pe care a fost construită centrala electrică, formează astăzi proprietatea Industriei Lânei S. p. A.

Cu timpul mărindu-se parcul de vagoane, depoul de vagoane existent nu a mai fost suficient pentru adăpostirea vagoanelor. Astfel în anul 1909 întreprinderea a construit un al doilea depou, în partea dreaptă a celui existent exact în aceleași dimensiuni ca și cel dintâi. Prin această construcție s'a mărit și atelierul pentru reparațiile vagoanelor.



Stabilimentul central I. 1928.

Inmulțindu-se mereu materialele necesare la reparația vagoanelor, precum și cele necesare liniei ferate și aeriane, localul mic al magaziei nu mai era îndestulător pentru depozitare. Astfel în anul 1920 s'a construit edificiul magaziei de astăzi. În legătură cu acest edificiu, s'a mai construit și localul de garderobă și spălătorie pentru personalul de atelier. Înființarea unui nou local de magazie era necesară și în urma intenționii direcțiunii de a mări atelierele.

O problemă importantă a direcțiunii era și lustruirea vagoanelor. Aceasta se făcea în condițiuni nu prea excelente. Neexistând un atelier propriu acestui scop, lustruirea se făcea numai în lunile de vară. Pentru înlăturarea acestui inconvenient, s'a construit în anul 1920 un atelier de lustruire, cu o linie pentru 2 vagoane. Pentru menținerea unei temperaturi constante în atelier, s'a instalat un calorifer cu aburi, întrebuințându-se un cazan cu capacitatea de încălzire a unei suprafețe de 16,46 m. p. și o presiune de 8,5 at. Atelierul a fost pus în funcțiune în luna Noembrie.

Tot în anul 1920 s'a construit și localul de decontare al incasatorilor, anexat edificiului direcțiunii.

În noaptea de 30 Octombrie 1920, la orele 12, din cupitorul atelierelor a isbucnit un incendiu, care a distrus complet atelierele și localul vechiu al magaziei, împreună cu materialele depozitate. Deși pompierii sosiseră la timp focul a trecut și asupra acoperișelor remizelor precum și asupra acoperișului magaziei noi, care abia se terminase, cauzând întreprinderii pagube însemnate.

Pentru a întreține vagoanele să nu suferă, localul nou al magaziei s'a folosit ca atelier, iar localul de garderobă ca magazie, până la terminarea construirii din nou a atelierelor.

Atelierele noi s'au terminat pe la sfârșitul anului 1921, punându-se în funcțiune în anul următor.

La construirea acestor ateliere (atelierul de lăcătușarie, atelierul de ferărie, atelierul de bobinărie și atelierul de tâmplărie), s'a avut în vedere, ca ele să fie înzestrate cu mașinile necesare, spre a se putea executa nu numai reparația vagoanelor, dar și construirea din nou a tuturor vagoanelor întreprinderii. Acest scop s'a și atins, deoarece, dela 1922 începând, toate vagoanele noi s'au construit în aceste ateliere, completează între timp, treptat, cu mașini unelte indispensabile scopului. În timpul din urmă aceste mașini unelte, în lipsă de loc în ateliere, au început să fie depozitate în depourile de vagoane No. 1 și 2.

În anul 1925 s'a construit o uscătorie pentru cherestea sau necesară la reparația și construirea vagoanelor. Capacitatea uscătoriei este de 8 m^3 cherestea, sau 500 buc. traverse.

Stabilimentul central II. 1928.



Prin folosirea unei părți a depourilor ca ateliere și prin mărirea parcului de vagoane, depourile de vagoane existente numai erau suficiente. Astfel în anul 1925 s'a proiectat construirea depoului No. 3 și depoului No. 4. În acest scop comuna ne-a pus la dispoziție terenul situat, peste Str. Simeon Bărnuțiu, în fața stabilimentului central, cu o suprafață de 16.600 m².

În anul 1926 s'a început construirea depoului No. 3, care s'a terminat în anul 1927. Acest depou are 6 linii, cu canaluri de revizie, apaduct și canalizare. Capacitatea lui este de 36 vagoane. Construcția acoperișului este așezat de 10 ferme din fier, cu trei articulații. Acoperișul este înzestrat cu un luminător superior, sistem „Wema“. Zidurile laterale de cărămidă stau în legătură cu construcția de fier.

La partea dreaptă a depoului s'a construit un dormitor pe seama personalului de mișcare, cu 28 paturi. La capătul halei de vagoane, în sprijnul Str. Telegrafului, s'a construit o sală de instrucție, pe seama personalului de mișcare și un atelier pentru lăcătușii de revizie.

În partea de lângă Str. Simeon Bărnuțiu s'a construit un edificiu pentru ambulatorul medical de consultare, pe seama personalului definitivat.

La sfârșitul liniei industriale, de pe teritoriul depoului nou, s'a construit un şopron pentru locomotiva electrică, având și un canal de revizie.

Deodată cu depoul nou s'a mai construit și o casă cu etaj cu 4 locuințe, pentru funcționari de ai întreprinderii.

Inaugurarea noului depou și a celorlalte edificii de mai sus a avut loc în ziua de 1 Octombrie 1927.

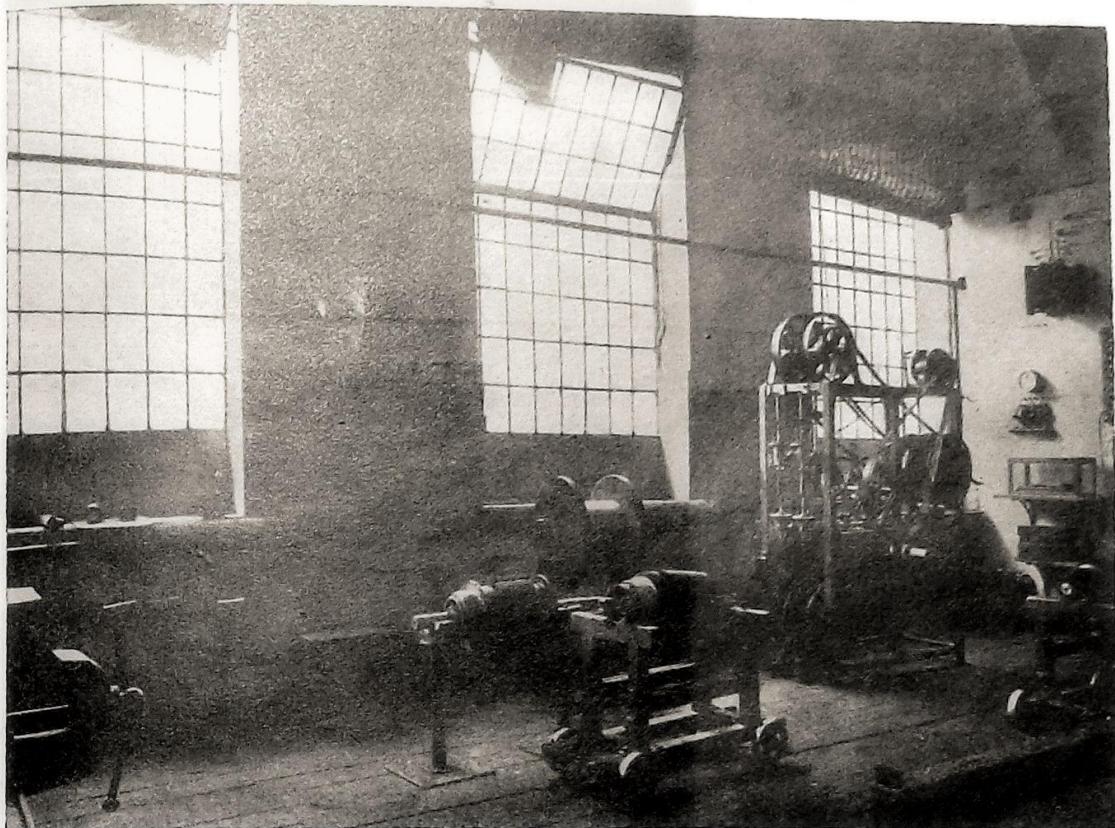
Prin construirea acestui depou de vagoane, adaptat celor mai moderne criterii tehnice, s'a făcut posibilă aducerea sub acoperiș a tuturor vagoanelor, asigurându-se revizia și repararea lor în condițiile cele mai bune.

Sala de instrucție a acestui stabiliment, înzestrată cu instrumente de demonstrare și aparate psichotechnice, ne dă posibilitatea de a face o instrucție eficace și a proceda la alegerea și controlul permanent al personalului pe bază științifică, lucru de mare însemnatate atât pentru siguranță cât și pentru economia circulației.

Cazarma cu 28 paturi, anexată depoului nou de vagoane, contribue la sustragerea personalului, — recrutat din satele învecinate, — dela viața de cărciumă, la care era expus până azi.

În viitorul apropiat se va construi și al patrulea depou de vagoane proiectat. Macazurile celor 6 linii ale acestui depou s'au alocat deja în anul 1926, deodată cu macazurile depoului No. 3.

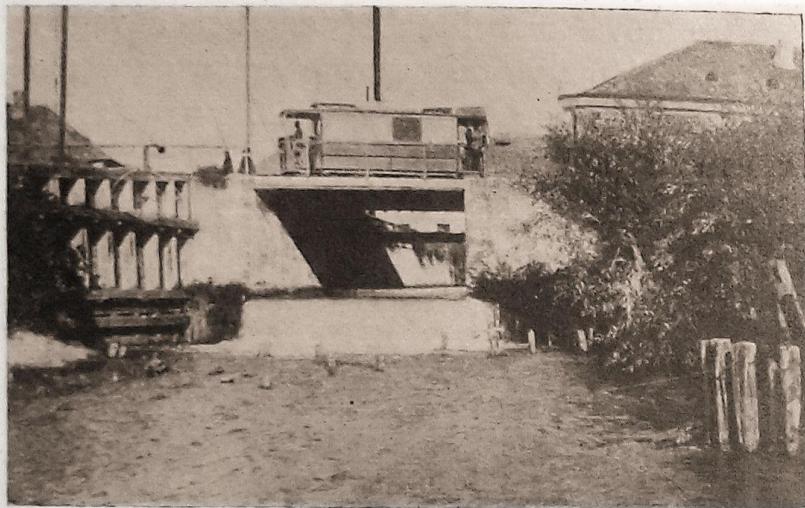
Spre a se promova lustruirea sistematică a vagoanelor, mai ales după introducerea reclamelor pe laturile exterioare ale caroseriilor, a fost necesar să se construiască în anul 1926 un nou atelier de lustruit. Acest atelier, construit în locul celui vechiu care a fost demolat, are o



Bobinăria, 1928.

capacitate de 5 vagoane. Pentru introducerea vagoanelor pe una din cele două linii ale atelierului, se întrebuințează un pod rulant; sub una din linii este un canal de revizie.

Nemijlocit lângă atelierul de lustruit, s'a înființat, tot în anul 1926, un local de baie, pe seama muncitorilor, care consistă din un antreu, trei cabine cu ciur stropitor și trei cabine de îmbrăcat. Apa caldă o servește cazanul caloriferului central al atelierelor.



Fostul canal al morii din Fabrică.

X. Energia electrică și linia aeriană.

Cu ocaziunea electrificării, societatea și-a construit o uzină proprie pentru producerea energiei electrice, necesară la funcționarea vagoanelor de tramvai și a mașinăriilor din atelierul de reparații.

Această uzină s'a compus din casa de cazane și, anexată ecsteia, casa de mașini. În casa de cazane s'au instalat două cazane sistem „Steinmüller“ având fiecare o suprafață de încălzire de 181.7 m^2 și o presiune de 10 atmosfere. În casa de mașini s'au instalat două mașini cu aburi, sistem „Compound“, fiecare cu condensație de 250 c. p. efectivi. Acestea erau amplate direct cu 2 dinamuri de curent continuu, cu bobine „Compound“. Capacitatea dinamurilor era de 150 kilovați efectivi, având o tensiune de 550 Volți. Tabloul de distribuție din marmoră, conținea reostatele, cari serveau la regularea generatorilor, în amperimetri și voltmetri, mai apoi întrerupătoarele care serveau la concesiunea mașinelor dinamuri cu conductele de alimentare.

Spre a împiedica efectele dăunătoare ale scurtelor circuite, provenite în conductul exterior se întrebuițau două întrerupătoare maximale, cu funcționarea automată, regulate pentru o intensitate de

current de 250 amperi. Unul din aceştia aparținea liniilor din Fabrică, iar celalalt liniilor din Iosefin.

Mașinele unelte ale atelierului de reparație erau în funcție de un motor de 20 c. p. pentru curent continuu, care primia curentul din conductul de alimentare al tramvaiului.

In anul 1904 s'a introdus în exploatarea tramvaiului o modificare esențială, în ceeace privește energia electrică. Si nume: în ședința Reprezentanței Municipale, din 9 Martie 1904, Consiliul Comunal, în baza procesului verbal încheiat, în ședința Comisiunei de Supraveghere a Uzinei Electrice Comunale, a prezentat un raport, în care relevase că, în urma cumpărării tramvaiului de către comună, ar fi mai oportun ca tramvaiele comunale să-și acopere trebuința de curent dela uzina electrică communală, fiindcă pe de o parte s'ar mări consumul de zi al acestei uzine, devenind astfel exploatarea mai rentabilă, pe de altă parte, prin scoaterea din funcțiune a mașinăriilor uzinei tramvaiului, s'ar putea face economii însemnante în exploatarea acestuia.

Considerând însă, că mașinele uzinei electrice servesc pentru producerea de curent alternativ, pe când tramvaiul are nevoie de curent continuu, e necesar ca curentul alternativ, produs de uzină, să se transforme mai întâi în curent continuu, spre a se putea întrebuința pentru scopurile tramvaiului.

In consecință se impune instalarea unui convertizor de curent și în legătură cu acesta a unei baterii de acumulatori; aceasta din urmă pentru ca să înmagazineze curentul superflu atunci, când necesitatea de curent a tramvaiului este mai mică, în schimb când necesitatea de curent crește, să se poată servi de către bateria de acumulatori, fără a se supraîncărca mașinile electrice.

In ce privește economiile ce se pot realiza prin instalarea convertizorului de curent și a bateriei de acumulatori, Consiliul Comunal a arătat, că spesele anuale de atunci ale tramvaiului, împreunate cu producerea energiei electrice, fac 44.500 cor. Având însă în vedere, că mașinele rămân supraîncărcate în cazul când tramvaiul n'ar primi curentul dela uzina electrică, s'ar impune iminent necesitatea instalării unei baterii de acumulatori, cu o cheltuială de 30.340 cor. Astfel spesele anuale s'ar urca, împreună cu anuitatea investiției și a altor cheltueli, în legătură cu bateria de acumulatori, la 51.727 cor.; față de această sumă, spesele anuale (amortizare de capital, interese precum și micșorarea de valori) în cazul înființării unei stațiuni de transformare de curent și instalarea unei baterii de acumulatori, ar face 35.318 cor. rezultând deci o economie sigură anuală de 16.409 cor.

Pe baza acestora, Consiliul Comunal a propus acceptarea ofertei firmei „Ganz și Comp.”—Budapesta, pentru furnizarea unei stațiuni de convertizori, constătoare din 2 convertizori de curenț, de câte 120 kilovați, și a unei baterii de acumulatori, aranjate pentru o capacitate de 333 amperi—ore.

Reprezentanța Municipală, găsind întemeiată această propunere, a aprobat-o, însărcinând Consiliul Comunal să comande mașinile necesare, cari în cursul aceluiaș an (1904) au și fost furnizate, iar la data de 3 Noembrie s-au pus în funcțiune. De la această dată, energia electrică pe seama tramvaiului se servește de către Uzina Electrică Comunală.

Uzina tramvaiului pentru producerea curențului, devenind astfel superfluă, a fost predată, împreună cu întregul ei aranjament, fabricei de postav „Industria Lânei” s. p. a., înființată în vecinătate.

Exploatarea electrică era aranjată la început pentru conductul aerian sistem „Dickinson”.

Pentru reconducerea curențului s-au întrebuințat șine, a căror capete erau legate la rosturi prin legătoare de șine din cupru. Astăzi reconducerea curențului se face în condiții cu mult mai bune, deoarece, după cum s'a demonstrat în altă parte, rosturile șinelor se sudează, sau cu procedeul electric, sau cu cel aluminotermic. Pentru captarea curențului s'a întrebuințat troleiul „Dickinson”. Sârmele de lucru din cupru, cu diametrul de 8 mm., au fost întinse la o înălțime de 5.5 m. deasupra liniei ferate. Suspendarea lor la început s'a făcut pe stâlpi de lemn și stâlpi din țeavă de oțel „Mannesmann”. Stâlpii de lemn putrezând înainte de vreme, au trebuit să fie înlocuiți în primii ani, astfel că în anul 1904, în afară de 7 stâlpi „Mannesmann”, toți erau de fier „U“ sau fier \times . Unde aplicarea stâlpilor nu era posibilă sârmele de lucru se suspendau de sârme de oțel transversale, fixate pe rozete de perete și provăzute cu surdine, pentru a prinde sgomotul cauzat de scripetele troleiului.

Din cauza acestui fel de suspendare a sârmei de lucru, societatea a avut calamități cu proprietarii de case din străzile Eminescu, Avram Iancu și Alba Iulia din Cetate.

Aceștia, în anul 1903, prin notificarea notarului public, au interzis societății de tramvai să atingă pereții, acoperișurile, și ori ce alte accesorii ale clădirilor lor, prin fixare de sârme sau ori ce alte obiecte, atât de-alungul liniei a II-a proiectată, cât și a liniei existente; interzice orice modificări sau reparații la sârmele și obiectele existente, până la lichidarea litigiului.

Această opreliște se menține atât timp până când societatea nu va asigura pe proprietari în scris, că nu va construi linia a II-a proiectată

pe nici una din străzile amintite, că recunoaște de precarium încopcierea și fixarea de până atunci a sârmelor și a altor obiecte pe edificiile lor și că aceste obiecte se vor înlătura în cazul când o cer aceasta proprietarii de case interesați.

Intrucât societatea nu va da această declarație în scris în termen de 30 zile, proprietarii de casă își rezervă dreptul de a împiedica, cu forța admisă de lege, ori și ce încercare de tulburare a posesiunii, precum și a cere pe cale judecătară îndepărțarea lucrărilor executate până atunci.

Societatea a refuzat o asemenea declarație, arătând că linia a II-a din chestiune s'a proiectat în baza hotărârei comunei, iar evitarea stâlpilor de linie aeriană în aceste străzi strâmte este în interesul publicului din oraș. În baza acestor motive, societatea a cerut Consiliului Comunal protegiuirea față de aceste lovitură, prin măsuri preventive polițienești. Reprezentanța Municipală, în ședința din 31 August 1903, cu No. 16.834/335 a decis că, în baza dreptului său de autoritate, va apăra întreprinderea pe cale polițienească împotriva ori căror tentative de violențe particulare, care împiedică bunul mers al circulației tramvaiului.

În ce privește protecția conductelor de telegraf, telefon și a conductelor de iluminat, față de conductele de înaltă tensiune a tramvaiului, (sârma de lucru și conduct de alimentare,) prin procesul verbal luat cu ocazia inspectării liniilor din 29 Septembrie 1904 de către Ministerul de Comerț, s'a constatat a fi în general corăspunzătoare.

În timpul războiului mondial întreprinderea a fost nevoită a folosi în locul sârmei de lucru (în lipsă de cupru) sârmă de fier.

Sistemul cu trolei al liniei aeriene a întâmpinat multe neajunsuri. Deraierile de scripete și ruperile de sârmă, în urma mari presiuni — dintre scripete și sârmă, cât și în urma uzării acesteia, erau la ordinea zilei, ceeace a împiedicat grav circulaționa. Această stare de lucru s'a agravat în timpul războiului și mai mult.

Pentru eliminarea inconvenientelor de mai sus, direcțiunea tramvaiului s'a văzut silită a trece la un alt sistem de linie aeriană, anume la sistemul de liră. Studierea acestei chestiuni s'a început în anul 1921. În anul 1922 s'au făcut toate pregătirile prealabile pentru trecerea la acest sistem.

Lirele necesare s'au confectionat în atelierul propriu, menținându-se, din motive de economie, suporturile de trolei existente. Pentru ei intact s'a folosit cărbune. Schimbarea liniei aeriene pentru acest sistem consistă în faptul, că uzajul sârmei este foarte mic, din care cauză ruperi de

sârmă nu se înregistrează aproape de loc. În urma frecării cărbunelui, sârma primește un luciu egal cu acela al unui comutator. S'a eliminat și sgomotul neplăcut cauzat prin scripetele de trolei, care sgomot se transmitea, chiar și prin surdine, în interiorul locuințelor din case.



Stâlp de fier „Mannesmann“ pentru linia aeriană, sistem „Dickinson“.

XI. Exploatarea și circulațiunea.

La tramvaiul cu cai circulația normală s'a desfășurat prin 10 vagoane cu câte doi cai; în timp de iarnă, din cauza zăpezii, se mai prindea un al treilea cal. Șase vagoane deserveau linia Piața Sft. Gheorghe—Cetate—Gara din Iosefin și patru vagoane linia Piața Sft. Gheorghe—Cetate—Impăratul Turcesc din Fabrică. Intervalul de timp între circularea a două vagoane consecutive era de 10—12 minute; acest interval nu s'a putut micșora din cauză că linia Cetate—Iosefin avea numai trei linii de deviație, iar linia Cetate—Fabrică numai două.

Circulația normală începea dimineața la orele 6 și seara, la orele 10, pleca ultimul tramvai din Fabrică spre Cetate până în Piața Sft. Gheorghe, unde era așteptat de ultimul vagon ce mergea spre Iosefin.

La amiazi, când numărul pasagerilor era mare, se anexau și vagoane de rezervă în Piața Sft. Gheorghe; trei pentru Iosefin și tot atâtea pentru Fabrică; făcând o singură tură. Vagoane de rezervă se mai puneau în circulație și cu alte ocazii, ca d. e. targ de țară, expoziție etc.

Pentru transportarea publicului dela teatru, concerte, petreceri etc, la cerere, se puneau la dispoziție seara vagoane speciale, după trebuință, atât pentru Iosefin cât și pentru Fabrică.

In fiecare dimineață, la ora $3\frac{1}{2}$ mai pleca un tramvai la gara din Iosefin pentru două trenuri din cari unul pleca și altul sosea dela Budapesta.

Preschimbarea cailor se făcea în fiecare zi la amiazi, în Piața Sft. Gheorghe.

Circulația tramvaielor era împiedicată dela început de linia ferată Timișoara—Baziaș, piedică care există și astăzi. Construirea liniei ferate Timișoara—Orșova, peste teritoriul orașului a agravat mult această stare, încrucișându-se cu linia tramvaiului. Circulația tramvaiului cu cai a mai

avut de suferit și în urma faptului, că fiecare călător, în baza contractului încheiat cu comuna avea dreptul de a se urca și scoborâ la ori și ce punct al liniei; numai în nemijlocita apropiere a macazurilor și a opririlor principale era interzisă oprirea vagonului.

Dela începutul exploatarii electrice până în anul 1906, erau următoarele relații de linii: linia principală: Gara din Iosefin—Piața Sarmiseghetuza, pe care circulau în mod normal 6 vagoane motorice, cu un interval de 10 minute; linia Calea Buziașului—Str. Fröbl, cu 4 vagoane motorice, cu un interval de 15 minute; linia Gara Fabrică—Piața Traian—Str. Doja—Coroana de Oțel și linia Piața Axente Sever—Str. Vasilie Stroescu, având fiecare din aceste trei câte un vagon care făcea câte o tură în 15 minute (tour-retour). Pe linia principală, dela Piața Traian până la Str. Bonnaz, intervalul între două vagoane era de cca 5 minute.

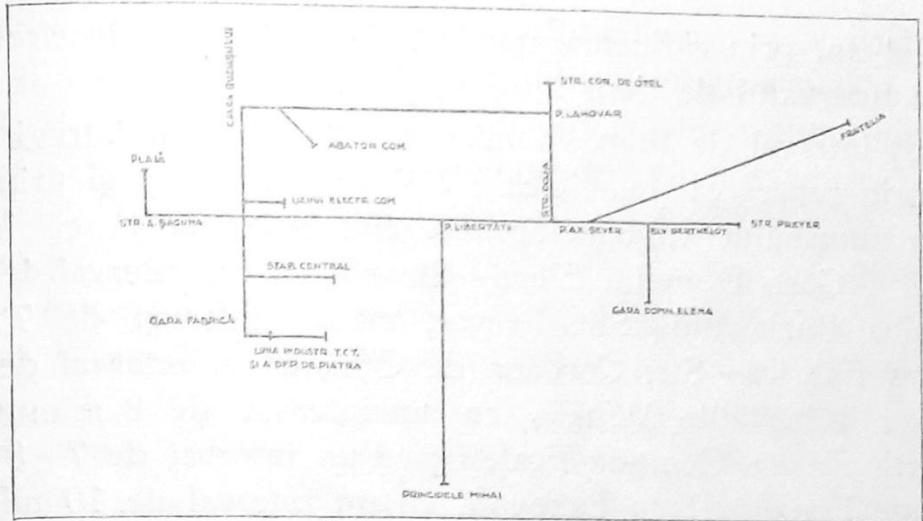
Vagoanele remorci erau puse în circulație după trebuință.

In baza contractului încheiat cu comuna, societatea era obligată a întreține circulația normală timp de 16 ore pe zi.

Pentru circulație mai intensă dela amiază erau la dispoziție vagoane remorci de rezervă, plasate pe linia moartă construită în acest scop în Piața Sft. Gheorghe. Pe această linie așteptau și vagoanele speciale pentru spectacole. Această linie provoca multe reclamațiuni din partea proprietarilor prăvăliilor din vecinătate, astfel că, în cele din urmă, în anul 1907, ea a fost mutată în Piața Huniade, lângă teatru. În anul 1911 linia a fost readusă în Piața Sft. Gheorghe, unde a rămas până în anul 1926, când refăcându-se toate liniile din Cetate, ea a fost desființată.

Dela electrificare și până în anul 1904, când tramvaiul a trecut în proprietatea comunei, pleca în fiecare dimineață, la orele $3\frac{1}{2}$, un tramvai cu cai la Gara din Iosefin. În afara de acesta se mai puneau la dispoziția publicului, la cereri, tramvaie cu cai cu ocaziunea diferitelor spectacole în timp de noapte. Dela 1904 începând, fiind energia electrică servită de către Uzina Electrică Comunală, s'au întrebuințat pentru scopurile de mai sus tramvaie electrice, uzina electrică, încopciind curentul după necesitate. Acest procedeu s'a menținut numai câțiva ani, până a încetat circulațiunea de noapte după ora 12, din cauză, că consumul de curent era în continuă creștere și astfel în timpul nopții trebuia să se umple bateria de acumulatori.

În anul 1906, prin construirea liniilor paralele, a fost posibilă înființarea unei noi relații de linie, anume linia Gara Fabrică—Strada Coroana de Oțel din Elisabetin, cu intervalul între vagoane de 15 minute.



Lungimea liniilor la 31 Decembrie 1928.

No. curent	Numirea liniei	Linie dublă în m.	Linie simplă în m.	Linie de leg. în m.	Linie de dev. în m.	Lung. totală în m.	Lungimea de exploatare	Linii de gar. în m.	Lung. totală de linie
1	Gara Domn. E.—Str. Șaguna	5.075	39	23	76	5.213	5.105		10.288
2	Linia spre Plajă		399		78	477	390		477
3	Gara Fabr.—Calea Buziaș .	1.969		103		2.072	1.969		4.041
4	Bul. Berthelot—Str. Preyer .	450	428			878	870		1 328
5	P. Axente Sever—Fratelia .		2.643	46	158	2.847	2.568		2.847
6	Str. Doja—Str. Cor. de Otel	730	550		44	1.324	1.260		2.054
7	P. Lahovari—Calea Buziaș .	2.445	70			2.515	2.465		4.960
8	P. Libertății—Princip. Mihai .		2.466		155	2.621	2.383		2.621
9	Linia Industr. Abat. Com. . .							552	552
10	” ” Uzina E. C. .							356	356
11	” ” Tramv. Com. .							208	208
12	” ” Dep. de Piatră							576	576
13	Stabilimentul Central . . .							2.535	2.535
	Total	10.669	6.595	172	511	17.947	17.010	4.227	32.843

Tot în acest an, prin ridicarea numărului de vagoane în circulație, s'a micșorat și intervalul de timp între vagoane.

Acest interval de timp s'a micșorat mereu prin întregirea liniilor paralele, prin repararea temeinică a liniilor existente, și prin ridicarea continuă a numărului vagoanelor din circulație, astfel că în prezent avem: linia 1 Gara Domnița Elena—Strand, cu un interval de 5 minute, linia 2 Calea Buziașului—Str. Preyer, cu un interval de $7\frac{1}{2}$ minute, linia 3 Gara Fabrică—Str. Coroana de Otel, cu un interval de 8 minute, linia 4 Piața Libertății—Mehala, cu un interval de 8 minute, linia 5 Piața Axente Sever—Comuna Fratelia, cu un interval de 7—8 minute și linia 6 Piața Traian - Piața Lahovari, cu un interval de 10 minute.

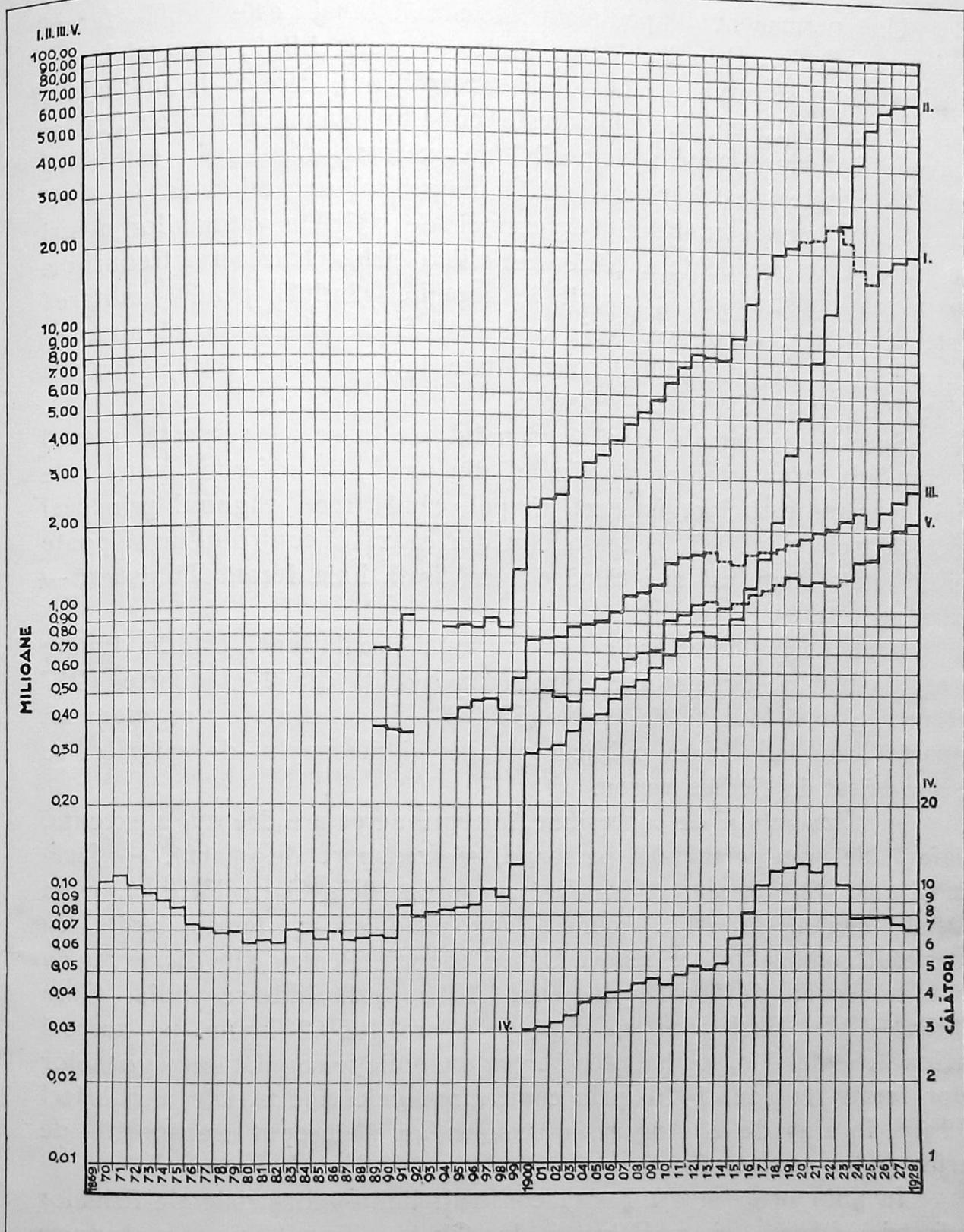
Intervalul de timp între vagoane, pe linia principală dela Piața Traian până la Str. Doja, este de 2 minute.

Numărul normal al vagoanelor, zilnic în circulație, dela înființare până de prezent se vede din tabloul anexat.

Până la 15 Octombrie 1925 circulația a început dimineața la ora 5.25 și a ținut până seara la 10, când plecau spre Cetate ultimele vagoane, dela opririle finale din Fabrică. În 15 Octombrie 1925 s'a introdus un nou plan de circulație, fixându-se circulația de vară și circulația de iarnă. După acest plan, circulația normală începe dimineața la ora 5.25 și durează: vara (1. V.—30. IX.) până la ora 10 și iarna (1. X.—30. IV.) până la ora 9 seara, adică la aceste ore pleacă dela opririle finale din Fabrică, spre Cetate, ultimele tramvaie. Începând cu 9 Iulie 1925 s'au introdus vagoanele speciale de noapte, cu taxă dublă pentru călători. Acestea circulă după ora 9 respectiv 10 seara. Pentru linia 1 sunt 4 astfel de vagoane; ultimul pleacă vara dela Plajă, oprirea finală, la orele 11.38 și iarna dela oprirea din Piața Sarmiseghetuza la orele 10.38. Pentru linia 3 sunt 2 vagoane speciale; ultimul pleacă dela oprirea Gara Fabrică, vara la orele 11.35 și iarna la orele 10.35; pentru linia 4 este 1 vagon special, care pleacă din Piața Libertății spre Mehala, la ora 11.49, respectiv 10.49. Pentru linia 5 este un vagon special, care pleacă din Piața Axente Sever spre Fratelia, la orele 11.01 respectiv 10.01.

O îmbunătățire esențială s'a adus circulațiunei tramvaielor în anul 1925, prin casarea unor halte superflue, ceeace a accelerat viteza medie dela 10 la 12 km. pe oră.

Tot îmbunătățire a circulației este introducerea aparatelor electrice sistem „Oerlikon“, pentru manevrarea acelor de macazuri. Primul aparat s'a montat în anul 1927, la macazul dela Statuia Mariei, al doilea în acelaș an la macazul dela biserică catolică din Iosefin, al treilea în anul 1928, la macazul dela Fabrica „Turul“. Trei apарате se vor monta în



Graficon ref. la dezvoltarea circulației dela înființarea trambuiaiului până la data de 31 Decembrie 1928.

I. Numărul pasagerilor transportați. II. Incasările după transportul de persoane. (dela 1869 Florini, dela 1900 Coroane, dela 1920 Lei) III. Vagoane-kilometri parcursi. (dela 1 ianuarie 1925 vag./km. reduși, 2 km. de remoră = 1 km. de vag. motoric) IV. Numărul pasagerilor pe 1 vag./km. V. Curentul electric consumat cu vagoane kwh. (până la 1 Noembrie 1904 uzina electrică proprie).

anul 1929 la macazurile Piața Traian, cu ocazia elocării noului grup de macazuri.

Un permanent impediment al circulațiunei este linia ferată Timișoara—Baziaș. Prin închiderea barierelor acestei linii, tramvaiele din ambele direcții se adună la un loc și așteaptă în fiecare zi de mai multe ori între 3 și 15 minute. În aceste condiții planul de circulație al tramvaiului devine iluzoriu, imposibil de executat. Mai grav este însă faptul, că aceste încrucișări prezintă și un pericol de accidente. Au fost cazuri, când numai mulțumită prezenței de spirit a vatmanilor noștri s-au putut evita accidentele, barierele nefiind închise la trecerea trenurilor. Din partea noastră s'a intervenit în repetite rânduri pentru mutarea acestei linii în afară de periferia orașului. E de observat, că mutarea acestei linii era o problemă de actualitate încă în anul 1902, când s'a mutat linia ferată Timișoara—Orșova.

Spre a se controla, dacă personalul de mișcare respectă planul de circulație, s'au montat, în timpul din urmă, în diferite puncte ale liniei, apărate, cari înregistrează timpul când trece vagonul prin acel punct. A trebuit însă să le demontăm din cauză că controlul nu se poate exercita atâtă timp, cât mai rămâne încrucișată linia ferată Timișoara—Baziaș cu rețeaua noastră.

Pentru menținerea ordinei și siguranței circulațiunei, este în vigoare un regulament de circulațiune, aprobat în ședința din 29 Ianuarie 1917 a Reprezentanței Municipale, cu No. 5300/31. Extras din acest regulament, cu partea care interesează publicul pasager și personalul de mișcare, se găsește afișat în fiecare vagon.

În baza actului de concesiune, întreprinderea are dreptul a executa, în afară de transportul de persoane, și transport de marfă. — Dela electrificare până la anul 1904 s'a transportat, dela Gara Fabrică, până la stabilimentul propriu, exclusiv vagoanele căilor ferate sosite cu materialul combustibil pe seama Uzinei proprii. Pentru alte firme nu s'a făcut transport de marfă. În anul 1916, refăcându-se linia Gara Fabrică—Calea Buziașului, cu șine grele profil 59.2 kg./m. pe această porțiune s'a deschis posibilitatea pentru o circulație regulată a vagoanelor căilor ferate. În anul 1916, prin construirea liniei industriale a Fabricei de bere, în ziua de 8 August a aceluiaș an a început transportul de marfă pentru această firmă.

În anul următor 1917 s'au construit liniile industriale ale firmelor „Industria Lânei“ și a Fabricei de Ghete „Turul“, inaugurându-se transportul de marfă și pentru aceste firme. Tot în anul 1917 începe transportul de marfă și pe seama Serviciului Salubrității Comunale. În anul 1918, prin construirea liniei ce duce la Abatorul Comunal, s'a

făcut posibilă remorcarea vagoanelor căilor ferate și până la această instituție. În anul 1918 s'a construit și linia industrială a Fabricii „Candia“, astăzi „Leda“, iar în anul 1919 cea a Uzinei Electrice Comunale. Astfel, începând cu anul 1919, transportul de marfă se face și pentru această uzină.

Datele statistice referitoare la circulația și exploatarea tramvaiului, dela înființare până la finea anului 1928, se văd din graficoanele anexate, cu semnalarea evenimentelor mai însemnate, cari au avut o influență asupra acestei circulațiuni și exploatări.

Datele statistice referitoare la circulațione și exploatare, dela înființarea tramvaiului până la data de 31 Decembrie 1928.

78

XII. Tarifuri și reclame.

In ședința Consiliului de Administrație din 11 Aprilie 1869 s'a stabilit primul tarif cu caracter provizor al transportului de persoane, care a fost aprobat de Reprezentanța Municipală cu No. 2826 din 11, 12, 13 Mai 1869. In conformitate cu acest tarif taxele erau următoarele: Din ori și care punct al liniei din Fabrică până în Piața Sft. Gheorghe, sau viceversa, 10 cr. cl. I. și 8 cr. cl. II.; dela poarta Ardeleană dinspre Fabrică până la poarta Petruvaradin dinspre Iosefin, sau viceversa, 10 cr. cl. I. și 8 cr. cl. II.; dela Piața Sft. Gheorghe până la gara din Iosefin, sau viceversa 10 cr. cl. I. și 8 cr. cl. II.; pentru o cursă din ori și ce punct al liniei din Fabrică până la gara din Iosefin, sau viceversa, cl. I. 20 cr. și cl. II. 16 cr.

După trei ani, în 30 Mai 1872, societatea bazată pe practica de până aci, a înaintat Primăriei un memoriu, în care cerea desființarea diferenței de clasă, prin introducerea tarifului unitar de 10 cr. respectiv 20 cr., cu motivarea că diferența de clasă influențiază spre rău mersul întreprinderei și că și în alte orașe mai mari această diferență s'a desființat. Reprezentanța Municipală nu aprobase la început această cerere a societății. Dar după multă insistență, demonstrând societatea că are de luptat cu mari greutăți financiare, în ședința din 21 Iulie 1875, cu No. 8947 s'a aprobat tariful unitar de 10 cr. respectiv 20 cr. Pentru copiii până la 10 ani s'au eliberat bilete cu jumătate preț, iar pentru elevi de școală abonamente cu prețuri reduse. In urma intervenției Primăriei societatea acceptase în anul 1878 eliberarea biletelor de copii și pentru ucenicii industriali, provăzuți cu legitimații din partea patronilor.

Prin contractul suplimentar, încheiat în 28 Noembrie 1879, s'a stabilit în mod definitiv taxele de transport pentru întreaga durată a concesiunei și anume: Din Cetate în suburbii 10 cr.; abonamente lunare cu 4 curse pe seama elevilor de școală 3.30 fl.; abonamente lunare cu 2 curse pe seama elevilor de școală 2 fl.; abonamente generale cu 50

Pentru acoperirea surplusului de cheltuieli ale întreprinderei, cu începere dela 1 Aprilie 1919, pe lângă reducerea felurilor de bilete dela 6 la 3, s'a stabilit următorul tarif:

I. Bilete legate de timp și bilete pentru copii 20 fileri; biletele legate de timp erau valabile dela deschiderea circulației până la orele 8 dimineața.



**Stâlpul de reclame transparente din Piața Sf. Gheorghe,
cu oroloagele electrice.**

II. Bilete de secție 30 fileri, acestea erau valabile pentru o cursă într'un cartier, s'au dintr'un cartier mărginaș în Cetate, sau viceversa.

III. Bilete la distanță 46 fileri, valabile pentru o cursă dintr'un cartier mărginaș, prin Cetate, în alt cartier.

Tot cu începere dela 1 Aprilie 1919, prețul abonamentelor lunare s'a fixat în mod unitar cu 8 coroane, fiind valabile pentru 4 curse la zi; la aceste abonamente aveau drept numai elevii de școală, muncitorii, funcționarii comunali, funcționarii de stat, funcționarii comerciali și

funcționarii particulari. Funcționarii de stat cu funcții mai înalte, dela clasa de salarizare VII în sus și șefii de serviciu, precum și acei cu ocupațiuni independente, ca antreprenori, comercianți și meseriași, nu aveau drept la aceste abonamente.

Dispoziția de mai sus a suferit o modificare în 1 Mai al aceluiaș an, prin aceea că cei îndreptățiți la abonamente, în cazul când doreau să facă mai multe decât 4 curse, puteau primi abonamente cu prețul de 16 cor., valabile pe toate liniile.

Acelora, cari nu erau îndreptățiți la abonamente, li s'a acordat avantajul, că puteau cumpăra cu preț redus blocuri cu bilete de secție, precum și de distanță. — Prețul unui asemenea bloc cu 30 bilete de secție era 8.50 cor. în loc de 9 cor. și 13 cor. în loc de 13.80 cor. pentru 30 bilete la distanță.

Prețul abonamentelor limitate, pe seama funcționarilor comunali, s'a redus începând cu luna Iunie, la 4 cor; iar începând cu luna Octombrie s'au eliberat și pe seama particularilor abonamente lunare pentru curse nelimitate, cu prețul de 36 cor., desființându-se blocurile de bilete.

Din cauza scumpelei mereu crescânde, în anul 1920 prețurile biletelor au fost ridicate în trei rânduri, iar cele ale abonamentelor în două rânduri. — Prețul biletelor s'a stabilit începând cu 1 Ianuarie în felul următor: 30 fileri pentru copii și militari, 50 fileri pentru bilete de secție și 80 fileri pentru bilete la distanță; aceste prețuri în 1 Iulie au fost ridicate la 40 fileri pentru copii și militari, la 80 fileri pentru bilete de secție și la 1.20 cor. pentru bilete de distanță; în fine, la 9 Septembrie, prețul biletelor s'a fixat: 25 bani (2 cor. = 1 Leu) pentru copii și militari, 50 bani pentru bilete de secție și 75 bani pentru bilete la distanță.

In 1 Ianuarie 1920 s'au desființat abonamentele cu curse limitate și s'au introdus abonamentele lunare pentru curse nelimitate, cu următoarele prețuri: pentru funcționarii orașului 12.50 cor., pentru elevii de școală 20 cor., pentru angajați 25 cor. și pentru particulari 60 cor. La data de 1 Iulie 1920 prețul abonamentelor s'a majorat în felul următor: pentru funcționarii orașului 16.50 cor., pentru elevii de școală 26 cor., pentru angajați 33 cor. și pentru particulari 80 cor.

Dela 1 Ianuarie 1921 tariful trebuia ridicat din nou. Astfel biletele de secție s'a urcat la 75 bani, biletele pentru distanță la 1 Leu, biletele pentru copii și militari rămânând neschimbate.

Abonamentele lunare, începând cu 1 Ianuarie 1921, au avut următoarele prețuri: 10 Lei pentru funcționarii comunali, 16 Lei pentru elevii de școală, 20 Lei pentru angajați și 50 Lei pentru particulari.

Constatându-se, că publicul folosea tramvaiul între marginile unei circumscriptii mai puțin decât înainte de urcarea taxelor, direcțiunea, în interesul publicului pasager, a pus în circulație, cu începere dela 12 Februarie 1921, bilete pentru $\frac{1}{2}$ secție, cu prețul unitar de 50 bani. Aceste bilete erau valabile pentru o călătorie între marginile unei circumscriptii.



Reclamă luminoasă în formă de candelabru.

Dela 1 Ianuarie 1922 prețul biletelor pentru militari și copii s'a ridicat dela 25 bani la 50 bani, unificându-se astfel cu biletele de $\frac{1}{2}$ secție, iar biletele de secție 75 bani s'au ridicat la 1 Leu, unificându-se cu biletele de distanță.

Tot dela 1 Ianuarie 1922 abonamentele pentru școlari și muncitori s'au urcat la 20 Lei, pentru funcționarii și angajații particulari la 25, pentru privați la 75 Lei. În ziua de 1 Septembrie al aceluiaș an, prețul

abonamentelor s'a urcat din nou la 30 Lei pentru școlari și muncitori, la 40 Lei pentru funcționari și angajați particulari și la 80 Lei pentru privați.

Fiindcă tariful transportului de persoane trebuia să țină pas cu deprecierea Leului, în ziua de 1 Ianuarie 1923 taxele s'au ridicat din nou, în felul următor: pentru $\frac{1}{2}$ secție 1 Leu, pentru o secție 2 Lei și pentru distanță 3 Lei. În 1 Iulie a acestui an, deschizându-se circulația pe linia la Plajă, s'a fixat special pe aceasta linie o taxă de 1 Leu, care însă în anul 1925 s'a desființat.

Prețurile abonamentelor s'au ridicat în cursul anului 1923 de trei ori și anume: Dela 1 Ianuarie 1923, pentru funcționarii orașului 20 Lei, pentru școlari și funcționari ai statului 50 Lei, pentru funcționarii și angajații particulari 65 Lei și pentru privați 140 Lei. Dela 1 Iulie 1923, Lei 30, Lei 60, Lei 80 și Lei 180. Dela 1 Octombrie 1923, Lei 35, Lei 75, Lei 100 și Lei 220.

Incepând cu 1 Ianuarie 1924, prețul biletelor s'a majorat cu câte 1 Leu, iar dela 1 Ianuarie 1925 din nou cu câte 1 Leu, astfel că în prezent avem următorul tarif: 3 Lei pentru $\frac{1}{2}$ secție, 4 Lei pentru o secție și 5 Lei pentru distanță. Copiii și militarii plătesc, începând cu anul 1923, pentru o cursă, în marginile unei circumscriptii, taxa ce corespunde pentru $\frac{1}{2}$ secție, iar pentru celelalte distanțe cu câte 1 Leu mai puțin.

Costul abonamentelor lunare s'a fixat începând cu 1 Ianuarie 1924, în felul următor: 40 Lei pentru funcționarii Primăriei, 100 Lei pentru funcționarii de stat, elevi și militari, 130 Lei pentru angajați particulari și muncitori și 300 Lei pentru privați.

Constatându-se în primul trimestru al anului 1924, că proporția între pasagerii cu bilete și cei cu abonamente s'a schimbat în detrimentul celor dintâi, dela 1 Aprilie 1924 direcțiunea s'a văzut silită a introduce o modificare în sistemul de abonamente spre a asigura realizarea veniturilor prevăzute în buget. Si anume:

a) În locul abonamentelor pentru curse nelimitate s'au eliberat pe seama funcționarilor comunali următoarele abonamente lunare:

Pentru 2 curse	Lei 70—.
„ 4 „	„ 100—.
„ transport nelimitat	„ 300—.

b) Pe seama funcționarilor de stat, elevi și militari:

Pentru 2 curse	Lei 100—.
„ 4 „	„ 160—.
„ transport nelimitat	„ 300—.

c) Pe seama angajaților particulari și muncitorii:

Pentru 2 curse Lei 120.—.

„ 4 „ „ 210.—.

„ transport nelimitat „ 300.—.

d) Costul abonamentelor pe seama particularilor s'a ridicat dela 300 la 500 Lei lunar.

Prețul abonamentelor s'a urcat pentru ultima dată dela 1 Ianuarie 1925, după cum urmează: abonamentele cu 2 respectiv 4 curse la cei din categoria de sub a) la 90 respectiv 125 Lei; de sub b) la 125



Stâlp de oprire cu reclame transparente.

respectiv 200 Lei, de sub c) la 160 respectiv 290 Lei, iar de sub d) la 600 Lei. Abonamentele lunare cu transport nelimitat pentru categoriile a), b) și c) s'au urcat la 400 Lei.

In 1 Decembrie 1926, deschizându-se circulația pe linia ce duce în comuna Fratelia, direcțiunea a fixat un tarif special pentru această linie din cauză că lungimile maxime ale liniilor s'au mărit cu cca 1 km. Prețul biletelor este 4 Lei pentru Fratelia—Iosefin sau Elisabetin, 5 Lei pentru Fratelia—Cetate și 6 Lei pentru Fratelia—Fabrică sau Mehala. Prețurile abonamentelor lunare pentru distanțele Fratelia—Iosefin, Elisabetin și Cetate s'au stabilit întocmai ca la celealte linii, iar pentru distanțele Fratelia—Fabrică și Mehala după cum urmează:

Pentru abonamente cu 2 resp. 4 curse pentru categoria de sub a) 115 Lei resp. 155 Lei, pentru categoria de sub b) 155 resp. 250 Lei, pentru categoria de sub c) 200 resp. 360 Lei, pentru categoria de sub d) 750 Lei. Abonamentele lunare pentru transport nelimitat, de categoriile a), b) și c) s'au fixat la 500 Lei.

Până la 1 Iunie 1925 nu erau în vigoare bilete de schimb speciale, din care cauză se întâmplau multe abuzuri, neputându-se face un control sigur, lipsind de pe bilete indicația zilei și a orei. Dela această dată s'au pus în circulație bilete de schimb, de 3, 4 și 5 Lei, la cari se marchează atât ziua cât și ora, limitându-se schimbul în cel mult 2 ore dela primirea biletului. Incepând cu data de 10 Februarie 1926, se folosesc exclusiv aceste bilete și pentru cursele directe, din cauză că decontarea a 6 feluri de bilete era dificilă.

Biletele tramvaiului cu cai erau confecționate în blocuri. Incepând cu exploatarea electrică, se folosesc biletele în roluri, cu o întrerupere în anii 1919—1920, când s'a revenit la blocuri, din cauză că, închizându-se granița, cele în roluri nu se puteau furniza din Dobrițin, unde se tipăreau pe atunci.

Dela 1920 încocace s'a făcut posibilă din nou tipărirea biletelor în roluri.

Având în vedere, că procurarea biletelor era o poziție importantă în bugetul întreprinderii, direcțiunea a procurat în anul 1927 o mașină de tipărit bilete și una de tăiat hârtie, sistem „Goebel“, astfel că de atunci biletele necesare se confecționează în regie proprie, prin ceeace costul biletelor este sub jumătate din prețul de mai înainte.

Pe la începutul exploatareii electrice, pe dosul biletelor se imprimau reclamele diferitelor firme, în schimbul plății unui anumit paușal. Reclame s'au mai aplicat și pe geamurile vagoanelor; reclame vopsite se aplicau mai înainte vreme numai pe ușile de peron ale vagoanelor. Până în anul 1926 dreptul de afișaj a reclamelor în vagoanele de tramvai, era concesionat prin contract. Incepând cu anul 1926 întreprinderea a luat în regie proprie achiziționarea și aplicarea lor. Sistemul aplicării reclamelor de hârtie pe ferestrele vagoanelor s'a abandonat, introducându-se reclamele vopsite pe laturile vagoanelor, ceeace din punct de vedere estetic este cu mult mai avantajos.

Contractele referitoare la aplicarea acestor reclame se încheie pe 2 ani, vopsirea și întreținerea reclamelor căzând în sarcina tramvaielor. De prezent pe 28 din vagoane în circulație sunt vopsite asemenea reclame.

Tot în anul 1926 s'a introdus un nou fel de reclame, vopsite pe laturile de sticlă ale unor stâlpi de fier, în vârful căror s'au așezat oroloage electrice. Aceste reclame sunt iluminate seara și noaptea. Până

de prezent s'au construit doi asemenea stâlpi, unul în Piața Sft. Gheorghe și altul la statuia Maria; un al treilea stâlp este proiectat a se ridica în Bulev. Berthelot la colțul străzii Bonnaz.

In anul 1927 s'au introdus reclamele luminoase, vopsite pe sticlă, în formă de candelabre, montate pe stâlpii de luminație ai uzinei electrice comunale. De prezent avem în total 16 stâlpi cu asemenea reclame.

In anul 1928 s'au introdus reclamele luminoase, vopsite pe cele 4 laturi ale stâlpilor de fier, cari indică locul de oprire a vagoanelor noastre. Până în prezent avem montați 4 astfel de stâlpi.

Introducerea acestor sisteme de reclame și faptul că achiziționarea și aplicarea reclamelor se face în regie proprie, asigură întreprinderei un important izvor de venituri, din cari s'a construit în 1926 atelierul de lustruit, s'au procurat și se întrețin toate orloagele publice, montate de această întreprindere. Aceste reclame mai servesc și iluminatul public.

XIII. Omnibusele.

Amplificarea mijloacelor de locomoțiune în comun au fost influințate și de cererea din ce în ce mai inzistentă a locuitorilor din cartierul „Maiere“ (Elisabetin), ca să primească și acest cartier linie de tramvai. Fiindcă societatea pe acțiuni, proiectată în anul 1892, nu a obținut concesiunea pentru lucrările prealabile, iar societatea de tramvai nici în termen de doi ani nu a făcut comunei propunere acceptabilă pentru construirea liniilor noi, din sinul locuitorilor din „Maiere“ s'a format o societate pe acțiuni, pentru întreținerea circulațiunei de omnibuse, care la data de 24 Octombrie 1894 a obținut brevetul industrial dela Prefectura Poliției în vederea deschiderii circulațiunei de omnibuse între Cetate și cartierul „Maiere“ (Elisabetin).

Mai târziu societatea de omnibuse a cerut aprobarea Municipiului pentru extinderea circulațiunei de omnibuse din Cetate până la gara din Fabrică, unde nu conducea încă linie de tramvai și până la gara din Iosefin, până unde linia de tramvai făcea un mare ocol.

Reprezentanța Municipală la data de 27 Maiu 1895 a aprobat deschiderea circulațiunei de omnibuse și în direcțiile de mai sus.

In contra acestei hotărâri Direcțiunea tramvaiului a făcut apel, cerând ținerea în suspensie a ei până la terminarea tratativelor cu societatea de tramvai, pe motiv, că circulațiunea de omnibuse, concesionată paralel cu aceea a tramvaiului, îngreunează tratativele în curs, pentru înființarea liniilor noi de tramvai și ar putea eventual să zădărnicească înființarea acestor linii.

In urma acestui apel, Reprezentanța Municipală, în ședința din 24 Iunie 1895, a modificat hotărârea adusă, revocând concesiunea pentru circulație de omnibuse din Cetate până la gara din Iosefin, menținând numai pe aceea din Cetate până la gara din Fabrică.

Cu toate acestea, societatea de tramvai, pentru contrabalansarea concurenței creiată din circulațiunea omnibuselor și în scopul apărării

intereselor întreprinderii, încă a cerut o asemenea concesiune de omnibuse, pentru mijlocirea transportului între gara din Iosefin și cea din Fabrică, pe drumurile cele mai scurte.

Reprezentanța Municipală, în ședința din 30 Septembrie 1895, a aprobat societății mijlocirea transportului de persoane prin omnibuse, dar numai din Piața Coronini până la gara Fabrică.

Societatea de omnibuse a apelat hotărârea de mai sus, pe care Ministerul de Interne, de acord cu Ministerul de Comerț, a modificat-o refuzând acordarea concesiunii, cu motivarea că, din punctul de vedere al interesului public, nu găsește de bază acordarea concesiunii pe aceeași linie, numai pentru a face concurență societății de omnibuse.

Prin aceasta însă soarta societății de omnibuse a fost pecetluită, deoarece societatea de tramvai a redus taxele de pasageri, eliberând bilete tour-retour cu prețul de 12 cr., valabile pentru o cursă în Cetate și înapoi, în locul biletelor de 10 plus 10 = 20 cr. Circulația de omnibuse a stagnat într'una, până când, în sfârșit, societatea de tramvai a cumpărat întreaga întreprindere de omnibuse. Dela sfârșitul anului 1896 omnibusele au circulat numai la gara din Fabrică, iar deodată cu deschiderea liniei de tramvai la gara Fabrică, circulația pe omnibuse s'a desființat.

In scopul mijlocirii transportului de persoane în Dumineci și sărbători în timpul verii, între gara Fabrică și Pădurea Verde, s'a construit în anul 1926 în atelierele proprii ale întreprinderii un autobus, utilizându-se șasiul unui autocamion vechi. Acest autobus, cu 20 locuri, s'a pus în circulație la data de 20 Iunie 1926. Taxa de călătorie pentru o cursă dela gara Fabrică până la Pădurea Verde s'a fixat în 8 Lei.



Omnibuse.

XIV. Personalul.

In baza contractului din 1869, societatea era obligată a întocmi un regulament, cu instrucțiuni pentru personalul de mișcare, pe care l-a supus aprobării Reprezentanței Municipale. Tot în acest contract s'a fixat ca personalul de mișcare să fie îmbrăcat cuviincios și să se comporte prevenitor față de public.

Personalul de mișcare primea uniformele din partea direcțiunii. Efectivul personalului de mișcare la tramvaiul cu cai era de 39 persoane și anume: 1 primcontrolor, 2 controlori, 10 incasatori, 20 vizitii, 1 maestru de vagoane, 1 medic veterinar, 2 grajdari și 2 manevranți de vagoane. Distribuția în serviciu era următoarea: 8 incasatori, 5 pentru Iosefin și 3 pentru Fabrică, erau zilnic în serviciu, rămânând 2 liberi. Fiindcă pe linia Iosefin circulau zilnic 6 vagoane, iar pe cea din Fabrică 4, și fiind numărul incasatorilor cu câte unul mai mic, problema s'a rezolvat astfel că dimineața primele două tramvaie, atât pentru Iosefin, cât și pentru Fabrică, erau servite de câte 1 incasator; la stațiunile finale (gara Iosefin și Piața Seminarului) unul din tramvaie aștepta sosirea celui de al treilea, a cărui incasator pleca cu vagonul al doilea; al treilea vagon aștepta pe al patrulea și așa mai departe. Vagoanele de rezervă, cu destinație Iosefin și Fabrică, erau servite de câte un singur incasator și anume, de incasatorul care făcea serviciul pe vagonul principal. Asemenea și pe vagoanele pentru teatru făcea serviciu un singur incasator.

Incasații duceau seara banii incasați după bilete cu ei acasă și numai a doua zi dimineața făceau decontarea, predându-i cassieriei. Acest sistem s'a menținut și la tramvaiul electric vre-o cățiva ani. Direcțiunea convingându-se că acest sistem nu mai corăspunde, a procurat un dulap de fier „Wertheim“, în care incasații trebuiau să depună seara banii, având fiecare câte un sertar în acest dulap. Acest sistem este și astăzi în vigoare.

Numărul personalului în primul an al exploatareii electrice era de 65 persoane, cu un salariu anual total de 79,752 cor. Instruirea personalului

de mișcare, în executarea serviciului la exploatarea electrică, s'a făcut de către un specialist al antreprenorilor „Elektrizitäts-Gesellschaft Felix Singer & Co. A.-G.“ Berlin și „Vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft“ Budapesta—Viena, cari au executat lucrările de construire a tramvaiului electric.

Inainte de începerea exploatarii electrice, societatea a trebuit să întocmească un regulament de serviciu pentru angajații săi. Acest regulament a fost aprobat de Reprezentanța Municipală în ședință din 24 Aprilie 1899, cu No. 8284/213, iar la data de 31 Iulie 1899 de către Minister cu No. 29.881/V.



Incasator la tramvaiul cu cai.

In acest regulament s-au fixat condițiile de angajare, raporturile din serviciu, precum și obligațiunile și atribuțiunile personalului.

După trecerea tramvaiului în proprietatea orașului regulamentul de mai sus a fost modificat potrivit novei situații.

Pe lângă dispozițiunile privitoare la condițiile de angajare și raporturile din serviciu ale angajaților, în acest regulament s-au mai prevăzut și normele de salarizare ale personalului, precum și procedura în cazuri disciplinare. Acest nou regulament a fost aprobat de Ministerul de Comerț, la data de 18 Martie 1909, cu No. 21.262/III. În anul 1913 i s'a adus o modificare în ceeace privește procedura disciplinară.

Fondul de pensiune, în suma de 64.752'79 cor., înființat de fosta societate pe acțiuni și administrat în casseria tramvaiului, trecând în 1 Martie 1906 la fondul de pensiune al comunei, angajații Tramvaielor Comunale au fost trecuți în cadrele acestui fond cu hotărîrea No. 14.636/301 din 25 Iunie 1906, pe ziua de 1 Ianuarie 1907.

Efectivul personalului, în al zecelea an de exploatare electrică, era de 115 persoane, cari aveau o retribuție anuală totală de 149.000 cor.

La începerea exploatarii electrice, direcțiunea a încercat să împartă serviciul astfel, ca personalul să fie 15 zile în serviciu și ziua următoare liber. În scurt timp însă o mare parte din personal s'a îmbolnăvit, astfel că direcțiunea, întregind personalul necesar, a făcut următoarea împărțire de serviciu: Pe linia principală gara Iosefin—Piața Sarmiseghetuza și linia Calea Buziașului—Str. Fröbl, personalul era în serviciu 48 ore, după cari 24 ore odihnea; iar pe liniile celelalte serviciul dura 72 ore, urmând 24 ore de odihnă. Începând cu anul 1906, când s'a înființat relația gara Fabrică—Str. Coroana de Oțel, serviciul se făcea uniform pe toate liniile, adică 48 ore în serviciu și 24 ore libere.

Ani de grea încercare au fost, pentru întreprindere, anii războiului mondial. Aproape întregul personal de mișcare și de atelier era mobilizat. În ce privește înlocuirea incasatorilor nu erau greutăți deosebite, deoarece aceștia se puteau înlocui cu femei, cari se prezintau în număr suficient și în cea mai mare parte corăspundeau. Problema cea mai grea a fost înlocuirea vatmanilor. Pentru funcția de vatmani se puteau primi numai oameni sănătoși, fără defecte corporale. Si cum toți aceștia îndeplineau serviciul militar, direcțiunea s'a văzut silită a angaja de vatmani persoane cu mici defecte corporale, sau tineri, sub 18 ani. Instruirei acestora i s'a dat o deosebită atenție, dar durere când ar fi putut fi de folos, sau plecau benevol, sau erau înrolați la armată, astfel că direcțiunea avea continue greutăți.

Întreținerea vagoanelor și a liniilor s'a făcut cu ajutorul muncitorilor prizonieri de războiu.

Deși direcțiunea a ridicat în luna Maiu 1917 simbria personalului de mișcare, angajat provizor și retribuit cu ziua, totuși acesta, în seara zilei de 20 Septembrie a aceluiaș an, s'a prezentat direcțiunei, cerând o nouă urcare de simbrie. Si fiindcă direcțiunea fără aprobarea autorității superioare nu putea satisface cererea, iar solicitatorii nu voiau să aștepte până în ziua următoare, în dimineața zilei următoare au intrat în grevă.

Direcțiunea a făcut tot ce i-a fost cu puțință, pentru ca circulația să nu pauzeze. În scopul acesta a dispus ca întregul personal de atelier, precum și controlorii de biletă să îndeplinească funcția de vatmani și deși nu era incasator pe fiecare vagon, circulația totuși nu a pauzat.

Intre timp Consiliul Comunal, aprobat în întregime cererea greviștilor, aceștia în dimineața de 22 Septembrie au intrat în serviciu.

In vara anului 1918 femeile incasatoare s-au adresat direcțiunii cu cererea ca după 24 ore de serviciu să beneficieze de 24 ore libere, din cauză că ele nu pot suporta serviciul de 48 ore, comunicând în același timp că, în cazul când direcțiunea nu le satisface această cerere, ele se văd nevoie a părăsi serviciul.



Incasator 1928.

Sub presiunea împrejurărilor, direcțiunea s'a văzut silită a introduce această nouă împărțire de serviciu, pe care a extins-o asupra întregului personal de mișcare.

Cu introducerea acestui sistem, rămas până azi în vigoare, a fost necesară sporirea personalului de mișcare cu $\frac{1}{3}$ -me.

In luna Noembrie 1918, demobilizându-se angajații chemați la oaste și prezentându-se la serviciu, unii din ei în luna Noembrie, alții în luna Decembrie, personalul angajat provizoriu, vatmani și femei incasatoare, a fost concediat, plătindu-i-se retribuțiunile pe 4 săptămâni.

Numărul întregului personal în anul 1919, — al douăzecilea de exploatare electrică, — era de 233 persoane, cu un salar anual total de 1,682.151.18 coroane.

Mișcările muncitorești din anul 1920 au avut influență și asupra personalului tramvaiului. Fiindcă întreprinderea nu era în situația de a

le satisface cererea de urcare a salariilor, la data de 23 August a intrat în grevă, care a ținut 3 zile; la data de 21 Octombrie a aceluiaș an, a intrat a doua oară în grevă, durând tot 3 zile.

In ziua de 23 și 24 August circulațiunea a pauzat complet, pe când în ziua de 25 August, prin intrarea în serviciu a unei părți a personalului și prin întrebuințarea ucenicilor din atelierele C. F. R., pauza a fost numai parțială.

Greva din Octombrie abia a fost simțită de public pentrucă, prin întrebuințarea ucenicilor dela C. F. R., circulația a fost întreținută, mai ales că o parte a personalului dându-și seama de netemeinicia grevei, a intrat dela ziua a doua în serviciu.

In dimineața zilei de 22 Octombrie direcțiunea, printr-o circulară, a pus în vedere angajaților, că aceia cari în termen de 24 ore dela publicarea circularei nu se vor prezinta în serviciu, se vor considera conediați.

In urma acestei circulare, o parte a personalului s'a prezentat încă în aceeaș zi la serviciu, iar partea cea mai mare în ziua următoare, astfel că în ziua de 24 Octombrie atât circulațiunea cât și lucrul din atelier a intrat în făgașul obicinuit.

Intre timp regulamentul de serviciu, care era redactat în limba maghiară, a fost refăcut în limba română și supus aprobării Ministerului de Comunicație, care l-a aprobat la data de 2 Noembrie 1923, cu No. 22.780.

In anul 1923 s'a întocmit și un regulament de uniformă care a fost aprobat de Consiliul Comunal cu decisiunea No. 31.364, din 19 Septembrie.

Incepând cu luna Octombrie 1927, recrutarea personalului de mișcare se face cu totul pe alte baze, ca mai nainte. Solicitatorii se supun unei vizite medicale și unui examen de admitere. Examenul urmărește să se constate dacă solicitatorul are inteligență și cunoștințele necesare și, ceeace este mai important, dacă el are aptitudinele psichice cerute de serviciul de mișcare. Pentru constatarea acestora avem la îndemâna aparate psihotechnice, montate în sala de instrucție.

Efectivul întregului personal cu caracter permanent în anul prezent, — al treizecilea de exploatare electrică — este de 376 persoane, cu un salariu anual total de Lei 21,500.000.



Fotocopiere, corectie foto si transpunere in format digital: Florian Baca @ 2013.

Imaginiile colorate manual inlocuiesc imagini identice alb/negru.

Drepturile asupra acestora apartin realizatorului.

Toate drepturile asupra versiunii digitale apartin Regiei Autonome de Transport Timisoara

